LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr. 11 (38) WARSZAWA, LISTOPAD 1926 Rok IV



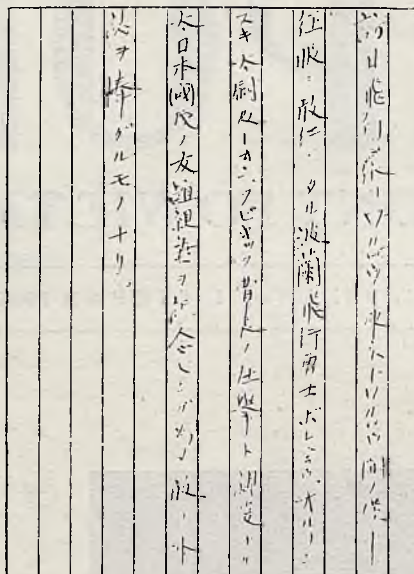
Warszawa 22.X.26

Pozdrowienia dla
Lotu Polskiego, któ-
rego jestem gorliwym
czytelnikiem

B. Orliński kpt.

Bohaterstwu polskich lotników: kpt. Bolesława Orlińskiego i st. sierż. Leona Kubiaka, zdobywców szlaku powietrznego Warszawa — Tokio — Warszawa, oraz przyjaźni wielkiego narodu japońskiego numer ten poświęca

Redakcja „Lotu Polskiego"



Nous dédions ce numéro à la vaillance du capitaine Boleslas Orliński et du sergent-major Léon Kubiak, aviateurs polonais, conquérants du trajet aérien Varsovie — Tokio — Varsovie, ainsi qu'à l'amitié de la grande nation japonaise.

Rédaction du „Lot Polski"

*

* *

Raid kpt. Orlińskiego

Imię kpt. Orlińskiego jest dziś na ustach całej Polski, jeżeli nie — całego świata, to tylko dlatego, że propaganda nasza, jak w tylu innych wypadkach, tak i w tym, czynu bohaterskiego lotnika nie potrafiła odpowiednio wyzyskać.

Stara historja, szkoda słów zbytecznych...

Jeżeli chodzi o Japonję, to raid kpt. Orlińskiego sam przez się był najlepszą propagandą. Przyjęcie, jakie rząd i naród japoński zgotował naszym bohaterom powietrznym, a które przeszło najśmielsze nasze oczekiwania, entuzjastyczne głosy prasy japońskiej oraz przemówienia wygłoszone w Tokio których część podajemy w niniejszym numerze, — świadczą, że przyjaźń polsko-japońska z dziedziny abstrakcji przechodzi w sferę konkretnych zapoczątkowań.

Moment ten witamy radosnem sercem, pewni, że z przyjaźni tej wypłynie nie jedna korzyść dla naszych narodów, których nic nie dzieli, a wszystko łączy.

Gorący okrzyk: Niech żyje Japonja!, który podczas przemówienia kpt. Orlińskiego na Akademji lotniczej, urządzonej w dniu 10 października przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa na Ratuszu warszawskim, w obecności Pana Prezydenta Rzplitej i najwyższych dostojników Państwa, — wydarł się z piersi rozentuzjazmowanych słuchaczów, okrzyk ten powtarza za kpt. Orlińskim, jeżdżącym obecnie po prowincji ze swoim odczytem, cała Polska.



KPT. ORLIŃSKI I ST. SIERŻ. KUBIAK

3-ci Tydzień Lotniczy

„Tydzień" nasz dobiegł końca. Nie mając dokładnych sprawozdań z prowincji, nie możemy jeszcze zorjentować się co do jego wyników. Jedno zdaje się nie ulegać wątpliwości: fatalna pogoda odbiła się bardzo ujemnie na lotach propagandowych oraz imprezach pod gołem niebem. Termin późnej jesieni w naszych warunkach atmosferycznych nie nadaje się do przedsięwzięć tego rodzaju i trzeba będzie na przyszłość mieć to na względzie.

Jako fakt dodatni należy podkreślić ustosunkowanie się w tym roku prasy wobec „Tygodnia" i Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Szereg poważnych organów poświęcił rozpoczynającemu się Tygodniowi Lotniczemu artykuły wstępne; niektóre pisma wydały specjalne dodatki. Przez cały ciąg „Tygodnia" społeczeństwo było żywo informowane o wszelkich imprezach i zachęcane do poparcia ich. To obywatelskie stanowisko prasy wytworzyło niewątpliwie odpowiedni nastrój w społeczeństwie.

Świadczy to o zaufaniu, jakie L. O. P. P. dzięki wytężonej pracy nowego Zarządu Głównego ponownie zyskała, a które jest najcenniejszym skarbem każdej organizacji społecznej.

Zaufaniu temu dał najlepszy wyraz Pan Prezydent Rzplitej podczas audjencji w dniu 12 października, na której przyjęci zostali prezes i wice-prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. pp. b. premjer prof. Ponikowski i sędzia Sądu Najwyższego Falkiewicz, składając Panu Prezydentowi, jako Wysokiemu Protektorowi Ligi, sprawozdanie z poczynań Ligi i przebiegu Tygodnia Lotniczego Pan Prezydent przejawił żywe zainteresowanie sprawami Ligi i wyraził swe zadowolenie z jej obecnej działalności, na prośbę zaś pp. Ponikowskiego i Falkiewicza zgodził się na przyjęcie honorowej odznaki członkowskiej Ligi.

Odznaka Ligi na piersi Pana Prezydenta Rzplitej—to blask spadający na naszą organizację, ale zarazem i wielkie poczucie odpowiedzialności dla każdego, kto odznakę tę nosi; to bodziec do dalszej wytężonej pracy i dalszych ofiar!

Raid pułk. Rayskiego

Raid znakomitego naszego „asa", szefa Dep. IV Żeglugi Pow. M. S. Wojsk., płk. pilota Ludomira Rayskiego oraz towarzyszących mu lotników: płk. Kossowskiego, kpt. Kuziana i por. Cichockiego, do stolic państw bałtyckich, dokonany w niesłychanie ciężkich warunkach atmosferycznych, jest nowym pięknym sukcesem lotnictwa polskiego.

Sukces ten podkreśliła zgodnie prasa wszystkich państw bałtyckich, która z okazji pobytu naszych lotników poświęciła wiele miejsca Polsce.

Szczególnie serdecznie przyjmowało polską eskadrę lotnictwo estońskie.

Do raidu płk. Rayskiego, który to raid, poza wyczynem sportowym, posiada duże znaczenie propagandowe i polityczne, powrócimy obszerniej w następnym numerze.



Kilka słów o bohaterze lotu.



zytelników naszych, których żywo obchodzi wszystko, co dotyczy osoby bohaterskiego zdobywcy szlaku Warszawa—Tokio—Warszawa, zainteresuje niewątpliwie kilka dat z jego życia.

Kpt. pilot Bolesław Orliński urodził się w 1899 roku w Kamieńcu Podolskim, w którego pobliżu rodzice jego posiadali majątek ziemski. Wojna światowa zastała Orlińskiego na ławie gimnazjalnej w Kamieńcu. W roku 1916, po ukończeniu siedmiu klas, przyszła chluba polskiego lotnictwa zaciąga się do armji rosyjskiej. Wstępuje do szkoły chorążych (praporszczików) w Żytomierzu i po uzyskaniu szarży chorążego zostaje wysłany na front niemiecki.

Za czasów Kiereńskiego Orliński przenosi się do utworzonego właśnie I Korpusu W. P. i pełni tam służbę jako kawalerzysta, biorąc udział w walkach Korpusu. Po rozbrojeniu Korpusu, aby uniknąć więzienia niemieckiego, początkowo ukrywa się w Kijowie, następnie na wsi pod Humaniem. W charakterze oficera kawalerji zostaje zmobilizowany do armji ukraińskiej atamana Petlury, którą rychło jednak porzuca na wieść o tworzącej się armji polskiej.

Zmuszony do zniszczenia wszystkich swoich dokumentów zostaje przyjęty do wojska przez P. K. U. w Chełmie jako zwykły szeregowiec. Jest w dalszym ciągu kawalerzystą. Służy początkowo w słynnym oddziale Jaworskiego, bijąc się pod Włodzimierzem, Równem, Dubnem i Łuckiem, w roku zaś 1919, po przerzuceniu oddziału na front litewsko-białoruski, — pod Mozyrzem, Owruczem i nad Prypecią.

W marcu tego roku Orliński, dosłużywszy się tymczasem szarży kaprala, zostaje przeniesiony na własną prośbę do lotnictwa.

Od tego czasu datuje się jego świetna karjera wojskowo-lotnicza. W r. 1924 Orliński porzuca służbę wojskową i w ciągu jednego roku lata jako pilot komunikacyjny na linjach Tow. Franco-Roumaine. Praktyka przelotowa na dalsze dystanse, jaką nabył wówczas, przyczyniła się niewątpliwie do sukcesu jego wielkiego raidu.

W grudniu 1925 r. Orliński wraca do wojska i zostaje przydzielony do formującego się podówczas w Warszawie pod dowództwem płk. Kossowskiego 11 myśl. pułku lotn. W pułku tym, stacjonującym obecnie w Lidzie i szczycącym się niejednym znakomitym pilotem, kpt. Orliński przebywa dotychczas,



Kpt. Orliński ląduje w Tokorozawie.



Owacja dziatwy japońskiej

będąc jego chlubą, tak jak pułk ten jest chlubą lotnictwa polskiego.

Światowe znaczenie lotu kpt. Orlińskiego.

Kpt. Orliński lotem swoim na przestrzeni Warszawa — Tokio dokonał czynu o znaczeniu światowem.

Lotnicy nasi zużyli bowiem na przelecenie około 11.000 klm. tylko 7 dni lotu (nie licząc 3-ch dni straconych z powodu burz w Kazaniu, Mukdenie i Heidżio).

W Heidżio (4 września) zatrzymał ich tak silny tajfun, jakiego nie pamiętają w Japonji od 10 lat. Tysiące domów zostało w dniu tym zburzonych, około 100 osób zabitych, a paręset rannych. Zatrzymanie lotu w tych warunkach atmosferycznych było zupełnie naturalnem.

Jeżeli tak pomyślnie przedstawia się wynik lotu na całym szlaku Warszawa—Tokio, to rezultaty, osiągnięte na jego ostatnim etapie: Heidżio—Tokio posiadają znaczenie rekordu światowego.

Dotąd nikt jeszcze nie odbył lotu tego (dystans przeszło 1.600 klm) bez lądowania. Wszyscy Japończycy, jak również wszyscy cudzoziemcy (Włoch de Pinedo, Francuz Pelletier d'Oisy, Duńczyk Botved), którzy przed Orlińskim przelatywali tę przestrzeń, stale lądowali w Osace, jako w punkcie pośrednim.

Japończycy byli tak pewni, że i Orliński będzie lądował w Osace, że miasto to przygotowało się do uroczystego spotkania naszych lotników. Na lotnisku zebrały się tłumy publiczności wraz z przedstawicielami władz, pragnąc uczcić raid polskich lotników.

Jednak Orliński, powziąwszy w Heidżio decyzję bezpośredniego lotu do Tokio, minął Osakę około 30 klm. na północ i leciał wprost do Tokio. Na odcinku tym, wzniósłszy się na 5.000 mtr. przeleciał nad najwyższym wulkanem Japonji Fuji-San (3.800 m) i, zatoczywszy nad nim koło, poleciał na Tokio.

Tutaj, przez pomyłkę, wylądował na lotnisku



Prezydent m. Tokio p. Izawa wita polskich lotników.

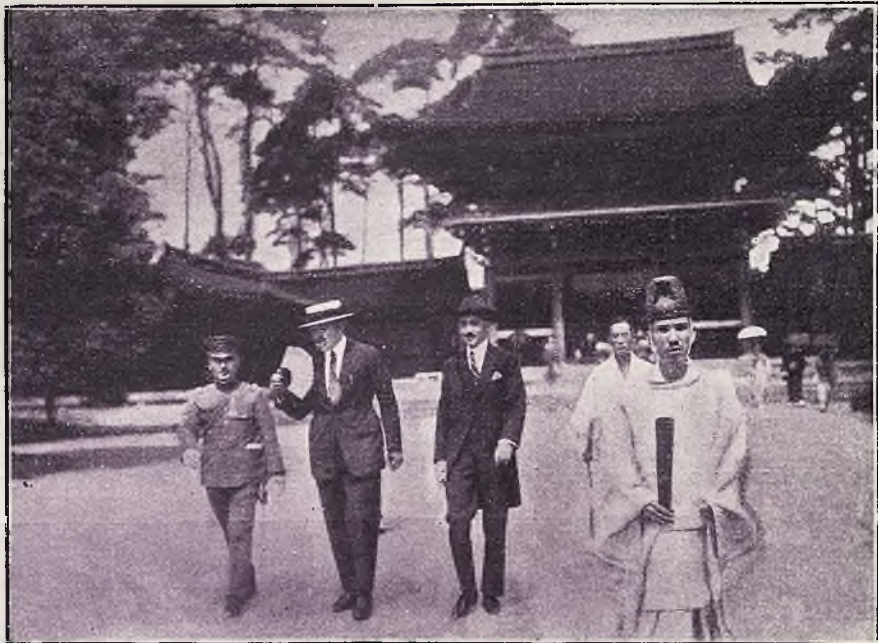


Kpt. Orliński na ulicach Tokio.

Toczikawa, o 20 klm. od lotniska w Tokorozawie, które wskazane mu było jako cel. Stwierdziwszy swą pomyłkę, natychmiast wystartował i w kilka minut później wylądował w obliczu tysiącznych tłumów w Tokorozawie, mając obok siebie 4 samoloty japońskie, wysłane mu na spotkanie.

Lot Heidżio — Tokio trwał 9 godz. 10 min.

Światowe znaczenie tego rekordu ocenił najlepiej japoński minister wojny gen. Ugaki, dekorując naszych bohaterów: kpt. Orlińskiego orderem Wschodzącego Słońca VI klasy, sierż. Kubiaka tymże orderem VII klasy. Trzeba zaznaczyć, że tak wysokiego odznaczenia, jak kpt. Orliński, nie otrzymał przed nim żaden lotnik europejski.



Po wyjściu ze świątyni Meji.

Jak Japończycy witali kpt. Orlińskiego.

Nie wdając się w szczegóły przyjęcia, jakie bohaterowi naszemu zgotował naród japoński, a które to szczegóły znane już są z opisów w prasie, a przedewszystkiem z interesującej broszury kpt. Orlińskiego „Moje wrażenia z lotu do Tokio", — można śmiało powiedzieć, że tak nie witała Japonja dotychczas żadnego lotnika, ani nawet ambasadora cudzoziemskiego, i że całe to przyjęcie, trwające 6 dni, posiadało charakter jednej wielkiej, żywiołowej manifestacji na cześć Polski i przyjaźni polsko-japońskiej.

Mimo niezwykle krótkiego czasu, jaki dzielił datę startu z Warszawy od przylotu do Tokio, rząd japoński zdołał wspaniale zorganizować przyjęcie dla polskich lotników. Utworzony został specjalny Komitet przyjęcia przy M. S. Wojsk., złożony z 10 oficerów pod przewodnictwem płka Hori, szefa wydziału ogólnego w Dep. Lotnictwa. Duszą Komitetu był ppłk. Yamawaki, b. attaché wojskowy w Polsce.

Poza tem Rada Ministrów uchwaliła na cel przyjęcia kredyt w wysokości 9000 yen (4500 dolarów amer.), traktując lotników polskich, jako gości narodu japońskiego.

To też całość przyjęcia przedstawiała się tak imponująco, że pozostawiła niezapomniane wrażenie nietylko dla naszych bohaterów, lecz i dla Japończyków. Prasa była przepełniona artykułami i fotografjami. Dziesiątki wygłoszonych przemówień podkreślały łączność Polski z Japonją, przypominając dawne sympatje i przewidując dalszy związek kulturalny i ekonomiczny na przyszłość.

Słowem, sukces kpt. Orlińskiego i sierż. Kubiaka był sukcesem Polski!

Minister Spr. Wojsk. gen. Ugaki ściska dłoń kpt. Orlińskiego



W tyle nasz chargé d'affaires w Tokio ppłk. Jędrzejewicz z lewej i sierż. Kubiak z prawej strony

Rozmowa z kpt. Orlińskim.

Nic też dziwnego, że bohater nasz pełen jest entuzjazmu dla krainy Wschodzącego Słońca i bohaterskiego narodu japońskiego.

Opisując swoje wrażenia, co chwila podkreśla jakąś charakterystyczną cechę, rzucającą światło na duszę tego wielkiego narodu.

— Panie, co to za naród! Czy pan da wiarę, że w Tokio nie widać już prawie śladów

straszliwego trzęsienia ziemi, które, zdawało się, obróci w perzynę całą Japonję? Tu i owdzie tylko puste, ogrodzone place mówią o niedawnej klęsce. Poza tem wszystko zabudowane, kwitnące jak dawniej. Co za energja, co za organizacja! O potwornych ofiarach, które pochłonęła ostatnia katastrofa i o tych, które w przyszłości niejedna jeszcze pochłonie, mówią ci ludzie tak spokojnie, jakby o czemś całkiem naturalnem. Co znaczą przemijające ofiary w ludziach i materjale wobec Nipponu, który jest wieczny!

Przypomniało mi się, jak ginęli Japończycy pod Portem Artura...

— Albo ta uprzejmość, grzeczność na każdym kroku, — ciągnie kpt. Orliński. Jakże inny ma charakter ulica japońska od naszej, gdzie masz wrażenie, że każdy na ciebie patrzy zpodełba. Tam przechodnie uśmiechają się wzajem do siebie, jakaś powszechna życzliwość rozlana jest w łagodnem powietrzu. Szofer zatrzymujący przy mijaniu drugiego, uprzejmie go przeprasza wojskowym ukłonem.



Gen. Hongo w imieniu prezesa Jap. Ces Tow. Lotniczego, księcia Kuni, wręcza naszym lotnikom medale zasługi.

W tem miejscu nie mogłem się powstrzymać od smętnego westchnienia na myśl o grzeczności naszych szoferów...

— A ta głęboko zakorzeniona uczciwość! Jest to kraj, w którym niema kradzieży. Wszystko stoi otworem, towar wystawiony przed sklepami, nikt niczego nie pilnuje, bo też nikomu nie przyjdzie na myśl, że można sobie przywłaszczyć cudzą własność.

— No, tej sztuki — pocieszyłem się w duchu — żeby zostawić mieszkanie otwartem, lub wystawić bez dozoru towar na ulicy, nie dokona nikt, nietylko u nas, ale w Londynie, czy Paryżu...

Zaraz jednak musiałem ponownie westchnąć, pomyślawszy sobie, że w gruncie rzeczy jest to bardzo słaba pociecha i fakt ten świadczy, niestety, o ile nasza europejska moralność stoi niżej od „azjatyckiej" moralności Japończyków.

Kpt. Orliński zaś entuzjazmuje się w dalszym ciągu:

— Dam panu jeszcze jeden przykład, jak wysoce subtelną jest dusza japońska. Japończyk ceni niesłychanie wysoko swoje godło cesarskie, t. j. kwiat chryzantemy. Dla syna krainy Wschodzącego Słońca byłoby nie do pomyślenia, aby godło państwowe mogło się poniewierać w rynsztoku, albo w skrzyni do śmieci, jak to się dzieje u nas choćby z orłami na pudełkach od zapałek. Japończyk umieszcza np. znak chryzantemy na specjalnych papierosach, ale tylko na bibułkach, aby znak ten spłonął i nie był porzucony wraz z niedopałkiem. W tym pozornym drobiazgu kryje się cała wielkość narodu!

Z interesujących fragmentów opowiadania kpt. Orlińskiego, na przytoczenie zasługuje jeszcze wizyta w świątyni Meji, gdzie bohater nasz złożył hołd w towarzystwie naszego chargé d'affaires w Tokio, ppłk. Jędrzejewicza.

— Świątynia ta zrobiła na mnie duże wrażenie — mówi uprzejmy mój rozmówca—przyjmował nas główny kapłan świątyni, którym jest ni mniej ni więcej, tylko generał Ichinoe, bohater z pod Portu Artura. Na pożegnanie otrzymałem od czcigodnego starca dwa jakieś specjalne ciasteczka z poleceniem zjedzenia ich przed odlotem, jako że przynoszą szczęście. Istotnie, przed odlotem zjadłem jedno ciasteczko, no... i szczęśliwie doleciałem, mimo, że morze Japońskie miało na mnie wielki apetyt i niewiele brakowało, abyśmy, wpadłszy nad niem w burzę, stali się łupem rekinów.

— A jak tam gejsze japońskie, panie kapitanie?

— Przemiłe! Istne laleczki z porcelany. Co za wdzięk, jaka gracja!... Niezatarte wspomnienie pozostawił mi uroczy obiad japoński, który na zakończenie oficjalnego programu naszego pobytu w Tokio, wydały na naszą cześć w restauracji w Shiba parku wielkie zakłady budowy statków wojennych i samolotów Mitsubishi. Były wspaniałe produkcje, siedzieliśmy na poduszkach ze skrzyżowanemi nogami, jedliśmy po japońsku z drewnianych miseczek drewnianemi pałeczkami. Proponowano wprawdzie mnie i Kubiakowi noże i widelce, ale podziękowaliśmy i jedliśmy jak wszyscy; poszło wcale nieźle. Menu było bardzo smaczne i obfite: ryby, ryż, duża ilość rozmaitych potraw, m. in. ślimaki, które zjedliśmy, nie wiedząc sami, co jemy. Kubiak, kiedy się dowiedział, że zjadł ślimaka, miał minę bardzo niewyraźną, ale przetrwał zwycięsko i tę próbę... Urozmaicały nam czas gejsze, które były na tyle uprzejme, że wyjmowały nam nawet drobnemi paluszkami ości z ryb. Słowem, było uroczo... **J. R.**



Adresse de S. A. J. le Prince Kuni, Président d'Honneur de Teikoku Hiko Kyokwai (Association Impériale d'Aviation) aux Aviateurs de Pologne.

Messieurs,

C'est la premiere fois que nous avons le plaisir de recevoir une visite par l'avion de Pologne, une nouvelle république soulevée au centre d'Europe.

Vous êtes arrivés à Tokio sains et saufs dans une très courte durée, surmontant mille difficultés en route depuis votre départ de Varsovie. C'est un événement très remarquable qui honorera les pages de l'Histoire d'Aéronautique.

Nous comprenons par votre visite que les liens d'amitié entre les deux pays ont gagné en intensité et nous nous en réjouissons.

Nous sommes très heureux de vous présenter le „Yûkô sho" (médaille de mérite) de notre association pour marquer notre reconnaissance.

Adres J. C. W. Księcia Kuni, Honorowego Prezesa Teikoku Hiko Kyokwai (Ces. Tow. Lotniczego) do lotników polskich.

Panowie!

Po raz pierwszy mamy przyjemność witać u siebie samolot z Polski, nowej Rzeczypospolitej, powstałej w środkowej Europie. Przybyliście do Tokio zdrowi i cali w ciągu bardzo krótkiego czasu, przezwyciężywszy w drodze z Warszawy tysiące przeszkód. Jest to wydarzenie, które się szczytnie zapisało na kartach historji lotnictwa.

Jesteśmy przekonani, że dzięki Waszym odwiedzinom węzły przyjaźni między obu narodami bardziej się jeszcze zacieśniły i cieszymy się z tego niepomiernie.

Jesteśmy bardzo szczęśliwi, ofiarowując Panom „Yuko-szo" (medal zasługi) naszego Stowarzyszenia dla zaznaczenia naszej wdzięczności.

Discours du Baron Sakatani, Président de Teikoku Hiko Kyokwai.

M. le Lt. Orliński, M. Kubiak, Excellences et Messieurs,

C'est mon vif désir d'adresser au nom de Teikoku Hiko Kyokwai un mot de réception aux deux héros de Pologne et de remercier leurs Excellences et Messieurs qui ont bien voulu honorer notre réunion de leur présence.

Dans ma jeunesse, quand j'ai lu un livre de l'histoire de l'Europe et appris la ruine de la Pologne, une grande puissance de l'Europe jusqu'alors, j'avais profondément sympathisé avec le chagrin et la colère de la Nation Polonaise, et en même temps, je n'étais plus maître de mon indignation contre l'atrocité des Puissances qui ont pris part au partage de la Pologne. En conséquence, j'ai eu beaucoup de souci sur l'avenir du Japon, très faible alors, et cela m'a excité à la nécessité des efforts.

Ainsi, quand j'ai appris le rétablissement de l'indépendance de la Nation Polonaise, comme conséquence du traité de Versailles, 1919, ma joie était incomparable, si grande joie que je n'ai pu la considérer comme une affaire d'un autre pays.

Aujourd'hui, m'assyant à table, côte à côte avec M. le Chargé d'Affaires, M. le Lt. Orlinski, M. Kubiak, et des autres, je ne puis pas empêcher soulever l'émotion sympathique pour les Polonais de leurs indignations et leurs efforts pendant les longues années de leur esclavage. Traditionnellement, les Japonais ont dans leur caractère national de louer la justice et de détester l'injustice. Si c'était l'action immorale, quoi qu'il soit la chose de l'autre pays, nous ne pouvons pas considérer que ce n'est pas notre affaire.

La prospérité croissante de la République Polonaise, comme une grande Nation de l'Europe est l'ardent désir de la Nation Japonaise toute entière.

Nous ne mentionons pas ici, le grand succès du vol des deux Aviateurs. Seulement nous sommes très contents de voir la médaille de notre Association à la poitrine des deux Héros de l'air. Je me permets donc de lever mon verre et vous invite tous à boire à la santé des deux Messieurs et Hôtes distingués.

Przemówienie barona Sakatani, Prezesa Teikoku Hiko Kyokwai.

Panie poruczniku Orliński, panie Kubiak, Ekscelencje i Panowie!

Gorącem mojem pragnieniem jest powitać w kilku słowach, w imieniu Teikoku Hiko Kyokwai, dwóch polskich bohaterów powietrza i podziękować Waszym Ekscelencjom i Panom, którzy zechcieli zaszczycić swą obecnością nasze zebranie.

Czytając, jako młodzieniec, historję Europy i dowiedziawszy się z niej o upadku Polski, niegdyś tak potężnego europejskiego państwa, głęboko współczuwałem z rozpaczą i gniewem narodu polskiego, a jednocześnie nie mogłem powstrzymać swego oburzenia na okrucieństwo mocarstw, które wzięły udział w rozbiorze Polski. Przyszłość Japonji, podówczas jeszcze słabej, przejmowała mnie z tego powodu obawą i wydarzenie to przekonało mnie o konieczności czynienia wysiłków.

Zato wiadomość o odzyskaniu niepodległości przez Polskę, jako wynik traktatu wersalskiego w 1919 roku, napełniła mnie nieopisaną radością, radością tak wielką, że nie mogłem faktu tego uważać za tyczący się obcego kraju.

Dziś, siadając do stołu obok p. Chargé d'affaires, p. por. Orlińskiego, p. Kubiaka i innych, nie mogę powstrzymać się od wyrażenia uczuć sympatycznego podziwu dla Polaków za ich niewzruszone stanowisko i ich wysiłki w czasie długich lat niewoli.

Japończycy tradycyjnie posiadają w swym charakterze narodowym kult dla sprawiedliwości i wstręt do niesprawiedliwości. Czyn niemoralny nawet dokonany w innym kraju, nie może być traktowany przez nas, jak gdyby nie był naszą sprawą.

Wzrost pomyślności Rzplitej Polskiej, jako jednego z wielkich państw europejskich, jest gorącem pragnieniem całego narodu japońskiego.

Uważamy już za zbyteczne raz jeszcze mówić o wielkim czynie Waszych lotników, jesteśmy natomiast wielce radzi, widząc medale naszego Stowarzyszenia na piersiach tych dwóch bohaterów powietrza. Pozwalam sobie wobec tego wznieść mój kielich i wzywam wszystkich do wypicia za zdrowie obu tych Panów i naszych znakomitych gości.

KPT. ORLIŃSKI PRZEMAWIA PRZEZ RADIO DO NARODU JAPOŃSKIEGO



„Przybyłem z sierżantem Kubiakiem z Polski do Japonji drogą powietrzną, by przekazać narodowi japońskiemu braterskie pozdrowienia od narodu polskiego. Dzień w dzień przelatywaliśmy ogromne przestrzenie, by szybko dolecieć do waszego pięknego kraju, znanego mi dotąd z książki i fotografji. Chociaż przebyliśmy już połowę Japonji od Heizio do Tokio to jednak mogę powiedzieć, że jeszcze prawie nie stanąłem na ziemi japońskiej. Całą bowiem drogę odbyłem lecąc nad waszą piękną ojczyzną i mogłem podziwiać z wysokości 2.000 metrów wasz cudowny kraj z najpiękniejszą jego ozdobą — Fuji-San. Góra ta była w locie mym drogowskazem, słyszałem o niej wiele, ale to co widziałem, przeszło moje oczekiwania.

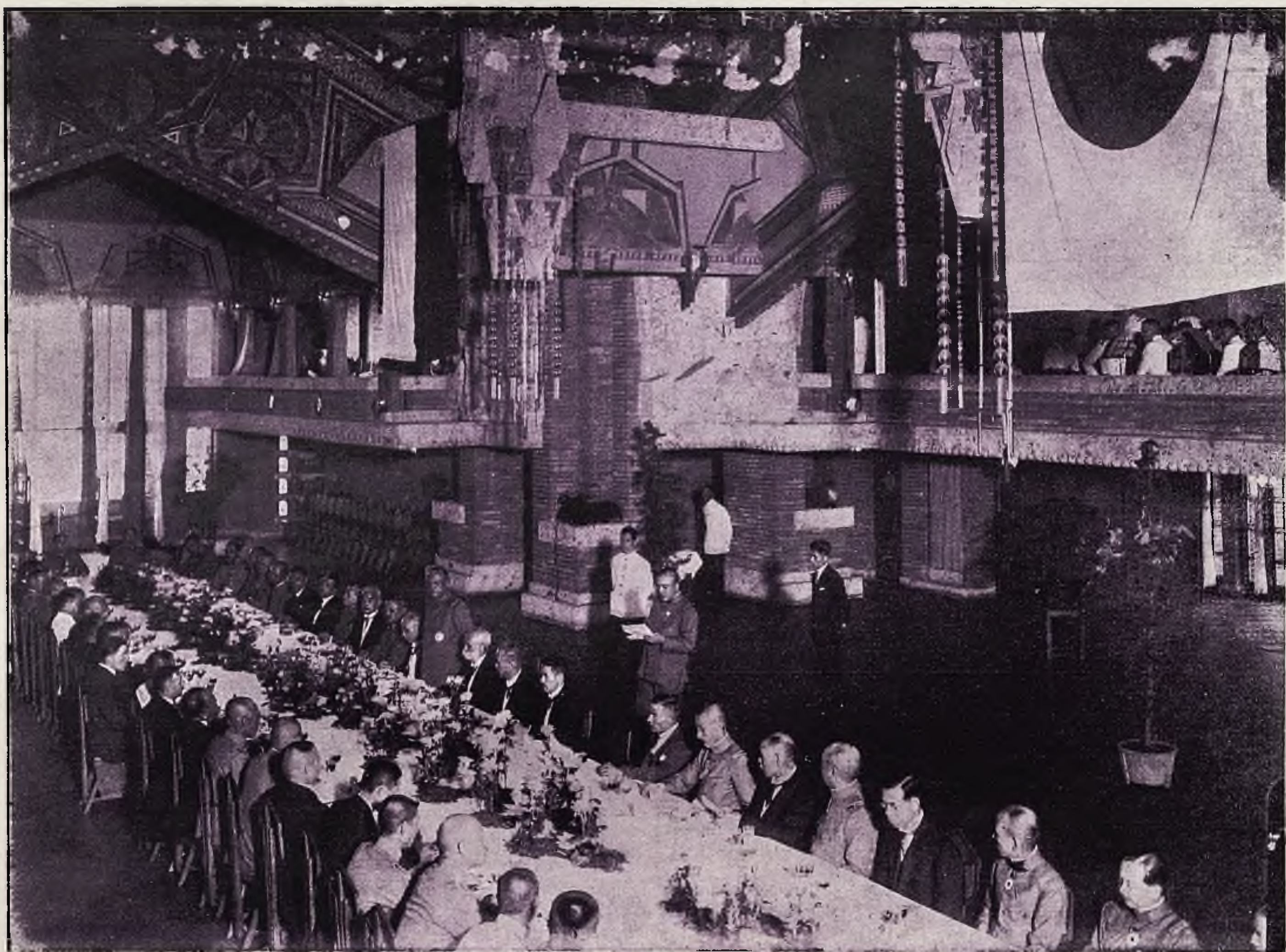
Również jestem głęboko wzruszony gościnnem przyjęciem, jakiego doznałem w Heizio, a dziś w Tokorozawie. To też i ja i sierżant Kubiak czujemy się w Japonji odrazu jak u swoich, choć nie rozumiemy waszego trudnego języka.

Lot był trudny, ale głęboko jestem przekonany, iż w latach najbliższych powstanie regularna komunikacja powietrzna pomiędzy Europą a Japonją. Jestem dumny, że jestem pierwszym, który z Polski drogą przez Syberję bezpośrednio przyleciał do Japonji. Teraz oczekuję zkolei w Warszawie mych kolegów-lotników japońskich. Oby jak najprędzej do Polski przylecieli i poznali moją Ojczyznę.

Jeszcze kilka lat temu Polska nie istniała na mapach Europy. Dzisiaj wysyła ona swych lotników do dalekiej Japonji. Niech ten fakt świadczy o coraz większym rozkwicie mojej Ojczyzny — a to przyświecało nam jako cel naszego lotu do Japonji.

Raz jeszcze pozdrawiam od narodu polskiego wielki naród japoński, któremu życzymy najwspanialszego rozkwitu. Banzaj!"

MOWA MIN. WOJNY, GEN. UGAKI



DISCOURS DU MIN. DE LA GUERRE

Excellences, Messieurs,

C'est un grand plaisir pour moi et les personnes ici réunies qui appartiennent à l'aviation officielle et privée de féliciter, en présence de M. le Lieutenant-Colonel Jędrzejewicz, Chargé d'Affaires de Pologne, de leur si magnifique succès MM. le Lieutenant Orliński et le Sergent Kubiak, au moment de leur arrivée dans notre capitale après avoir réussi le raid aérien Varsovie-Tokio suivant le programme conçu par l'armée polonaise.

Partis de Varsovie le 27 Août dernier, vous êtes, Messieurs, arrivés à Tokio en 10 jours à peine, en ayant accompli ainsi un exploit qui bat les précédents records. Nous sommes fermement convaincus que ce succès est dû à votre minitieuse préparation, à votre habileté consommée et surtout à votre esprit indomptable auxquels nous sommes heureux de rendre ici le plus sincère hommage.

Depuis les années 1918 et 1919, époque à laquelle une partie de votre armée évacua le front de l'Oural avec le concours de notre armée, les bons rapports de nos deux pays étaient devenus plus intimes; je suis persuadé que votre présent succès pour la liaison aérienne de la Pologne et du Japon a accru encore la cordialité de nos deux armées et c'est là un resultat dont nous sommes profondément heureux.

Je vous propose, Excellences et Messieurs, de lever votre verre et de boire à la santé de MM. le Lieutenant Orliński et le Sergent Kubiak ainsi qu'à leur succès glorieux.

Ekscelencje! Panowie!

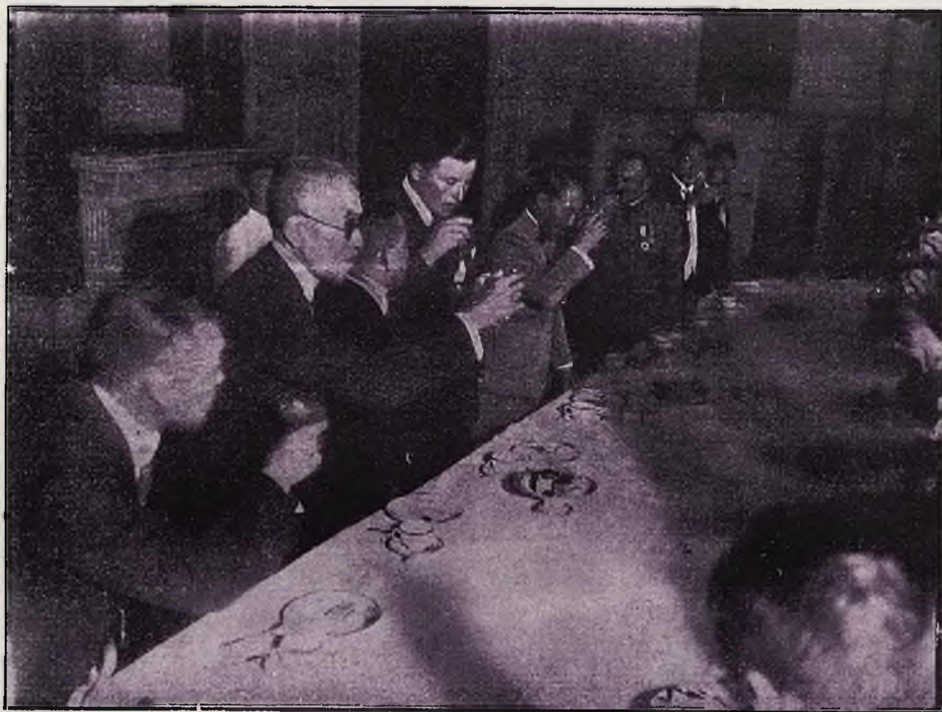
Jest to wielką przyjemnością dla mnie i dla zebranych tu przedstawicieli lotnictwa oficjalnego i prywatnego powinszować w obecności ppłk. Jędrzejewicza, chargé d'affaires Polski, panom por. Orlińskiemu i sierż. Kubiakowi ich wspaniałego sukcesu w chwili przybycia do naszej stolicy po dokonaniu raidu Warszawa — Tokio, podług programu, ułożonego przez polskie władze wojskowe.

Wyleciawszy z Warszawy 27 sierpnia, przybyliście Panowie do Tokio w niecałe 10 dni, dokonawszy w ten sposób czynu, który pobija dotychczasowe rekordy. Jesteśmy głęboko przekonani, że powodzenie to zawdzięczacie, Panowie, swemu starannemu przygotowaniu, swej zdecydowanej zręczności, a przedewszystkiem niezłomnemu duchowi, którym z radością składamy tutaj nasz najszczerszy hołd.

Od lat 1918 i 1919, epoki, w której część Waszej armji ewakuowała się z frontu Uralskiego przy pomocy naszych wojsk, dobre stosunki między naszemi dwoma krajami zacieśniły się jeszcze; jestem przekonany, że obecny czyn Panów, przez połączenie powietrzne Polski z Japonją spotęgował jeszcze serdeczne stosunki pomiędzy obu armjami; jest to rezultat, którym jesteśmy głęboko uszczęśliwieni.

Proponuję, Ekscelencje i Panowie, wznieść swe puhary i wypić za zdrowie pp. por. Orlińskiego i sierż. Kubiaka jak również za ich sławny czyn.

PRZEMÓWIENIE MARKIZA MAEDA, WICE-PREZESA TOW. JAP.-POLSKIEGO



Order Wschodzącego Słońca



Cieszę się szczerze, że mogę dzisiaj spotkać Was tutaj, jako bohaterów lotu powietrznego.

Pokonawszy wszelkiego rodzaju trudności na swej drodze, dokonaliście śmiałego lotu na przestrzeni 10 tys. kilometrów, które dzielą Warszawę od Tokio.

Lot Wasz — to zwycięstwo nauki i techniki; wykorzystanie jednak owoców jej pracy i zastosowanie ich do celów praktycznych — to zwycięstwo człowieka nad przyrodą.

Wy jesteście tymi, którzy stwierdzili faktem, t. j. lotem swoim, że pokonaliście przyrodę przez naukę, co nakazuje nam tem więcej cenić czyn Wasz.

Czyn ten niewątpliwie wpłynie nie tylko na wzmocnienie przyjaźni, jaka łączy Japonję i Polskę, lecz da impuls w kierunku rozwoju lotnictwa światowego.

Radość nasza z Waszego lotu jest tem głębszą, że należycie do narodu polskiego — naszego szczerego przyjaciela.

Dla upamiętnienia czynu Waszego pozwólcie Wam wręczyć od Polsko-Japońskiego Towarzystwa w Tokio skromne upominki, t. j. srebrne papierośnice, wykonane w stylu japońskim.

Pozdrawiam Was z pięknym sukcesem i życzę Wam szczęścia i pomyślności.

Medal Jap. Ces. Tow. Japońskiego



Powitanie naszych lotników przez gen. Nagaoka, b. szefa sztabu gen. japońskiego



Gen. Nagaoka łączy przyjaźń z Marsz. Piłsudskim, której dał wyraz w liście do Marszałka, przywiezionym przez kpt. Orlińskiego

BANZAJ!

Przed odlotem z Tokio por. Orliński i sierż. Kubiak ogłosili następujący list otwarty w prasie japońskiej:

Wracając drogą powietrzną do naszej Ojczyzny, prosimy Szanowną Redakcję o pośrednictwo w pozdrowieniach, które chcemy przekazać braterskiemu narodowi japońskiemu.

Trudno jest wyrazić słowami te uczucia wdzięczności, które żywimy za okazane nam serdeczne przyjęcie podczas naszego pobytu w Tokio. Szczerej Waszej przyjaźni nie zapomnimy nigdy. Chcemy po powrocie do Warszawy przekazać szczegółowo naszym rodakom wrażenia Waszej gościnności i podzielić się z nimi naszą radością.

Jeśli lot nasz do Waszego kraju mieć będzie w przyszłości pomyślne rezultaty, będziemy to uważali za największe szczęście.

Powracając lotem powietrznym, pełni radości, której zaznaliśmy w Waszym pięknym Kraju, raz jeszcze wyrażamy słowa głębokiego szacunku dla bratniego narodu japońskiego.

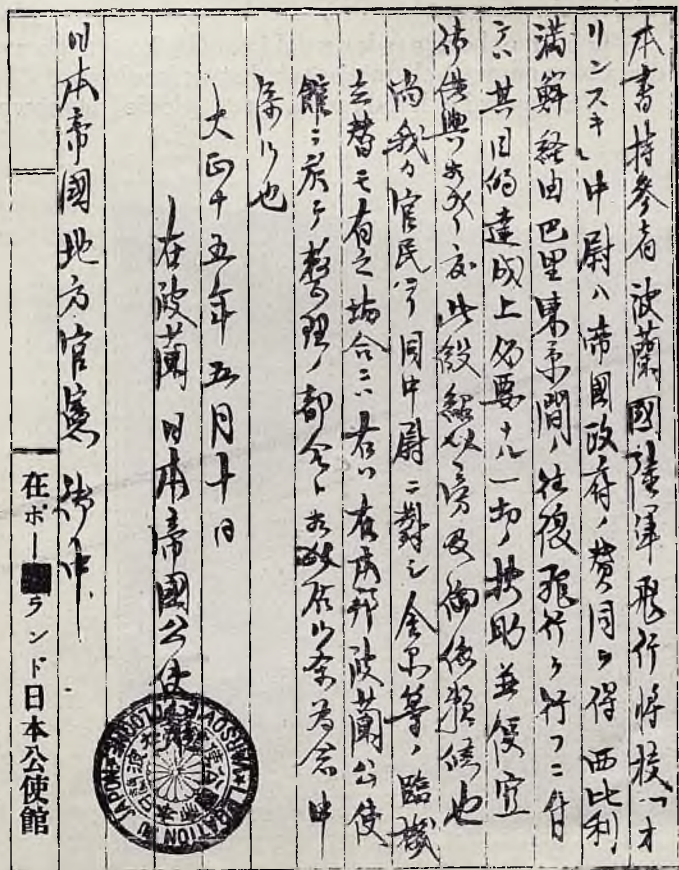
Tokio, 10 września 1926

(—) ORLIŃSKI, porucznik
(—) KUBIAK, sierżant





DOKUMENT JAPOŃSKI



本書持參者波蘭國陸軍飛行將校ノオ
リンスキ中尉ハ帝國政府ノ賛同ヲ得西比利
滿鮮經由巴里東京間ノ往復飛行ヲ行フニ付
其目的達成上必要ナル一切ノ援助並便宜
御供與相成度此段紹介旁及御依頼候也
尚我ガ官民ヨリ同中尉ニ對シ金品等ノ臨機
立替ヲ有之場合ニハ右ハ在本邦波蘭公使
館ニ於テ整理ノ都合ニ相成居ル次第ニ付為念申
添ル也

大正十五年五月十日

在波蘭日本帝國公使

日本帝國地方官憲御中

在ポーランド日本公使館

Okaziciel niniejszego, oficer lotniczy armji polskiej, por. Orliński ma zamiar za zgodą rządu japońskiego dokonać lotu tam i z powrotem z Paryża do Tokio przez Syberję, Mandżurję i Koreę.

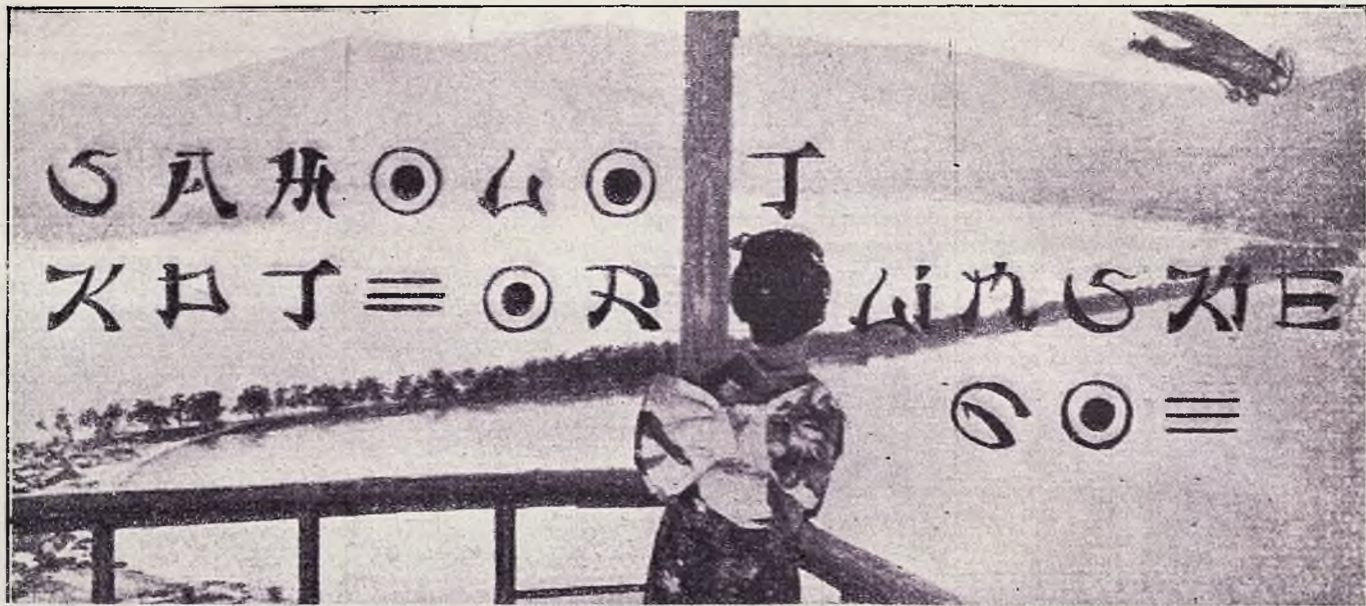
Przedstawiając go niniejszem, równocześnie prosimy o okazanie mu wszelkiej pomocy celem ułatwienia osiągnięcia postawionego sobie zadania.

Zarazem zwracamy uprzejmą uwagę, że wszelkie wydatki, jakieby przytem urzędy nasze poniosły w gotówce lub towarze, będą uregulowane przez Poselstwo Polskie w Japonji.

Dnia 10 maja 15 roku Taisho

Cesarskie Poselstwo Japońskie
w Polsce

Do Władz prowincjonalnych
Cesarstwa Japońskiego.





achowców zainteresuje przedewszystkiem, jak wyglądał po olbrzymim i pełnym przygód przelocie legendarny Breguet XIX A_2 Lorr. 450 MK kpt. Orlińskiego.

Aparat został poddany oględzinom w Instytucie badań technicznych lotnictwa, sprawnie pracującym pod kierownictem płka obserw. inż. de Beaurin, przyczem stwierdzono co następuje:

Uszkodzenia płatowca.

Śmigło. Łopatka śmigła pęknięta na długości około 30 cm. na krawędzi odpływowej. Kapa śmigła zgnieciona, tarcza blaszana za śmigłem pogięta.

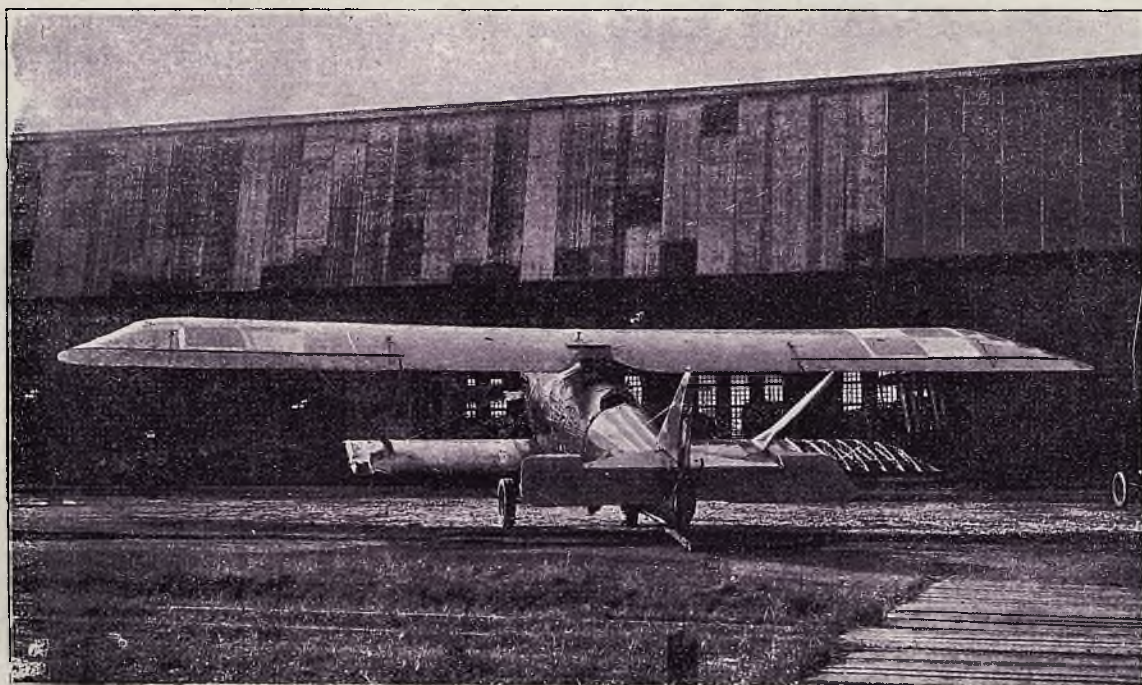
Osłony blaszane silnika pęknięte przy środkowym i lewym bloku cylindrów.

Dolne lewe skrzydło. Zewnętrzna część skrzydła złamana i odcięta, tak, że pozostały tylko 2 żeberka za stojakiem międzyskrzydłowym. W skrzydle tem, oprócz tego są połamane żeberka: skrajne oraz pęknięte i pogięte żeberko 2, licząc od stojaka do kadłuba. W tylnej części skrzydła płótno przy kadłubie rozdarte w 2-ch miejscach. W części skrzydła bliskiej stojaka pozrywane są bloczki rurkowe, ustalające położenie żeberek.

Dolne prawe skrzydło jest dla zachowania równowagi poprzecznej obdarte do 2-go żeberka od stojaka. Jedno żeberko złamane w 2-ch miejscach.

Górne lewe skrzydło. Na końcu skrzydła złamana w 2-ch miejscach listwa czołowa.

Wiązanie kadłuba przy płozie ogonowej

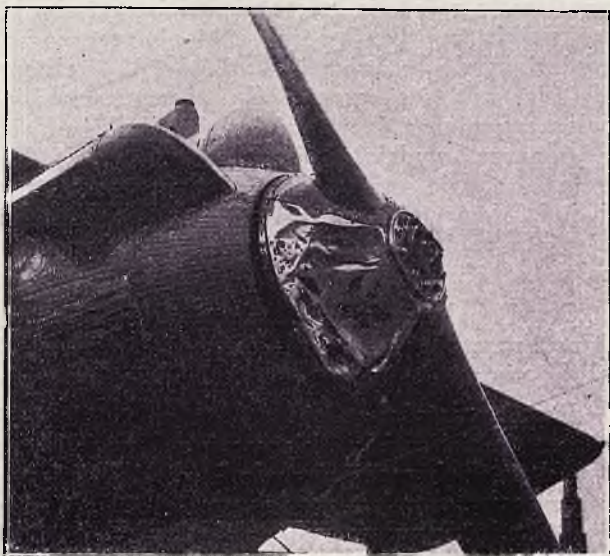


Historyczny Breguet kpt. Orlińskiego (poprzednio pułk. Rayskiego) z obciętem skrzydłem

jest uszkodzone (uszkodzone nity i zowalizowane otwory na sworznie).

Uszkodzenia silnika.

Już podczas zewnętrznych oględzin silnika okazało się, że brak jest 2-ch rurek łączących rozdzielacz rozrusznika Viet et Schneebeli z cylindrami 1 i 8. Zamiast oprawek zaworów rozrusznika do cylindrów były wkręcane świece, a końce złączone na rozdzielaczu były zaślepione.

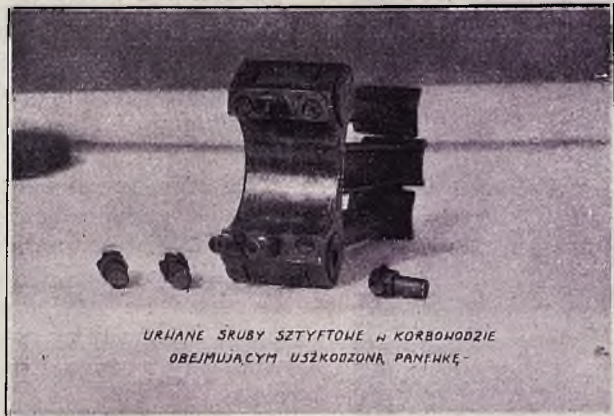


POGIĘTA MASKA SILNIKA

Jak oświadczył st. sierż. Kubiak, dwie rurki rozrusznika spadły podczas lotu na silnik i były następnie usunięte.

Po rozebraniu silnika zostało stwierdzone wyjątkowo poważne uszkodzenie łożyska korbowego, obsługującego korbowody cylindrów: 6-go, 3-go i 11-go.

Panewka należąca do łba korbowodu nie miała zupełnie białego metalu, panewka zaś pokrywy łba korbowodu straciła metal na 25% swojej powierzchni. W łożysku utworzył się duży luz w kierunku promieniowym i osiowym.



URWANE ŚRUBY SZTYFTOWE W KORBOWODZIE OBEJMUJĄCYM USZKODZONĄ PANEWKĘ.

Wskutek znacznych sił wywołanych uderzeniami, trzy śruby sztyftowe, przytwierdzające pokrywę łba korbowodu, pękły w miejscu, gdzie zaczyna się ich nagwintowanie i spadły do karteru, uderzając przy spadaniu o karter i obijając dolną krawędź tłoka 11.

Według oświadczenia st. sierż. Kubiaka, podczas lotu powrotnego, zaczynając od Czyty, zaczęły się wydzielać na siatce filtru pompki smarowej cienkie płytki białego metalu, co dowodziło defektu jednego z łożysk.

Stan czopa korbowego, a także stan panewki pozwala wnioskować, że biały metal wspomnianej panewki wylatywał z łożyska małemi kawałkami, rozgniatany pod naciskiem dużych sił, i opadał na dno karteru. Biały metal nie został wytopiony, a ślady jego pozostawały na panewce, co zmniejszało znacznie współczynnik tarcia panewki o czop.

Panewka łba korbowodu straciła zupełnie biały metal, prawdopodobnie bezpośrednio przed przylotem płatowca kpt. Orlińskiego do Warszawy. W tym samym czasie pękły śruby korbowodowe.

Gdyby silnik pracował jeszcze przez 20 — 30 min., lub jeśliby nawet chwilowo uzyskał pełne obciążenie, pozostałe trzy śruby korbowodowe pękłyby wskutek nadmiernego ich obciążenia i silnik zostałby poważnie uszkodzony.



Skutki takiego wypadku są nieobliczalne!

*
* *

W takich warunkach odbywał swój lot powrotny kpt. Orliński.

W dziejach wielkich raidów jest to niewątpliwie zjawisko zgoła odosobnione. Świadczy ono niezwykle pochlebnie o brawurze i umiejętności, poczuciu obowiązku i patrjotyzmie polskiego lotnika, który z narażeniem własnego życia, pomny, że na skrzydłach swojego Bregueta dźwiga nietylko swą ambicję sportową, ale i honor polskiego lotnictwa, leciał, mimo wszystko, i doleciał.

Czyn też kpt. Orlińskiego nie jest tylko jego osobistym triumfem. Jest triumfem naszego młodego lotnictwa, naszej młodej rasy, przed którą otwierają się nieograniczone możliwości.



W niniejszym numerze rozpoczynamy nową ankietę „Lotu Polskiego", tym razem poświęconą żywotnej i aktualnej sprawie cywilnego Podsekretarjatu Stanu dla spraw lotnictwa. Pierwszy zabiera głos p. Minister Komunikacji inż. Romocki. Nie wątpimy, że ankieta nasza wzbudzi duże zainteresowanie w sferach lotniczych i że dyskusja na łamach „Lotu" przyczyni się do wszechstronnego oświetlenia i należytego ujęcia tej sprawy.

W sprawie Podsekretarjatu Stanu dla lotnictwa cywilnego.

GŁOS P. MINISTRA KOMUNIKACJI INŻ. ROMOCKIEGO

W dniu 12 października b. r. Minister Komunikacji p. inż. Paweł Romocki przyjął na audjencji redaktora „Lotu Polskiego" p. Józefa Relidzyńskiego i udzielił mu wywiadu w sprawie cywilnego Podsekretarjatu Stanu dla spraw lotnictwa.

Pytanie nasze brzmiało:

„Czy Pan Minister uznaje potrzebę stworzenia Podsekretarjatu Stanu dla lotnictwa cywilnego?"

Pan Minister odpowiedział:

„Jeżeli Podsekretarjat Stanu dla lotnictwa cywilnego nie ma jedynie markować wielkich zamiarów Rządu w dziedzinie lotnictwa, jeżeli symbolowi wysokiego urzędu niema odpowiadać rozmiar rzeczywiście i rzeczowo, zwłaszcza od strony budżetu, ujętej akcji Rządu— to trzeba stwierdzić, że na Podsekretarjat dla lotnictwa cywilnego w chwili obecnej miejsca jeszcze niema. Odwrotnie natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, aby tymczasem rozwój lotnictwa cywilnego był zapewniony przy powołaniu Wydziału Lotnictwa w Ministerstwie Komunikacji.

Należy zachować proporcję — zwłaszcza tam, gdzie chodzi o stosunek wydatków personalnych do rzeczowych. Dotychczasowy rozwój lotnictwa cywilnego nie doznał szwanku pomimo, iż dla tych spraw istnieje zaledwie referat w Ministerstwie, który w najbliższej przyszłości zostanie rozszerzony i podniesiony do organizacji Wydziału. W tych sprawach przesada jest wręcz dla rzeczy szkodliwa, a zwłaszcza niebezpiecznemi byłyby skoki od referatu poprzez wydział i departament, aż do Podsekretarjatu. Nie mamy odpowiednio przygotowanych ludzi, którymi Departament lub Podsekretarjat należycie wypełnić trzeba, aby nazwie odpowiadała wysoka treść".

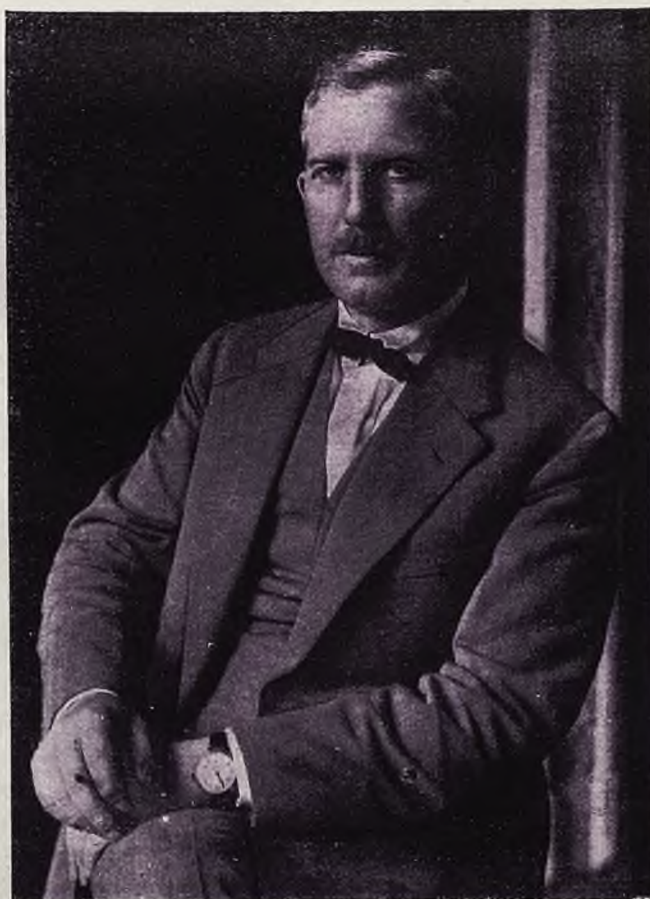
„Czy Pan Minister nie sądzi jednak, że w stosunku do rozwoju i znaczenia naszego lotnictwa Wydział Lotnictwa to trochę za mało?"

„Prestige lotnictwa nie polega na tytule i hierarchicznym stanowisku kierownictwa urzędowego, ale na jego fachowości i rozległości działania. Te ostatnie cechy są celem właściwym. Pilniejszą przeto sprawą dla lotnictwa cywilnego jest budowa w kraju samolotów pasażerskich i silników samolotowych, a te zagadnienia może podejmować Wydział Lotnictwa z powodzeniem, jeżeli w Wydziale znajdą się ludzie energiczni, fachowi i pomysłowi. Wydział Lotnictwa w Ministerstwie Komunikacji, to w każdym razie wiele więcej, aniżeli referat lotnictwa w Ministerstwie Kolei. Lotnicze zagadnienia komunikacyjne przestają być przybudówką do kolejnictwa, a uzyskują stanowisko samodzielne.

Mam przekonanie,— kończy Pan Minister — że niezadługo powołanie Departamentu dla tych celów stanie się możliwem i koniecznem".

Nie mogąc zajmować dłużej cennego czasu Pana Ministra, podziękowaliśmy uprzejmie za łaskawie udzielony nam interesujący wywiad i pożegnaliśmy się.

Na pożegnanie zdołaliśmy jeszcze uzyskać od Pana Ministra następujący aforyzm, który jest wskazaniem dla społeczeństwa (patrz obok str. 15).



12/10-1926 r. Romocki M-er Komunikacji

Przyszłość lotnictwa cywilnego w każdym kraju uzależnioną jest w wysokiej mierze od umiejętności społeczeństwa wykorzystania stron dodatnich nowej gałęzi komunikacyjnej.

12/10-1926 r. [illegible]

POR. ZBIGNIEW BURZYŃSKI

STEROWIEC „LECH"

Czytelników naszych, którzy niejedokrotnie mieli sposobność obserwować majestatyczny balon, unoszący się nad Warszawą i innemi miastami Polski, zainteresuje niewątpliwie opis tego sterowca. Fotografję jego daliśmy w poprzednim numerze. (Przyp. Red.)

Sterowiec „Lech", Vedette Zodiac został zakupiony przez Dep. IV Lotnictwa w roku 1921 we Francji. Jest to typ balonu sterowego strażniczego (Vedette) z roku 1917, zbudowany w znanej firmie francuskiej „Zodiac". Jest on t. zw. systemu „luźnego", w odróżnieniu od sterowców sztywnych lub półsztywnych, to znaczy, że zewnętrzny kształt jego powłoki jest utrzymywany przez stałe nadciśnienie wewnętrzne względem ciśnienia atmosferycznego, bez żadnego szkieletu, ani usztywnienia metalowego lub drewnianego.

Na kształt powłoki składają się dwa elipsoidy obrotowe: przedni większy i tylny mniejszy, połączone krótką częścią walcowatą i zakończone stożkami dzioba i rufy. Objętość jej wynosi 3100 m^3, długość 50 m, największa średnica 12 m. Wewnątrz powłoki znajduje się izolowana komora o pojemności 700 m^3, t. zw. balonet, w który pompuje się powietrze za pomocą wentylatora znajdującego się w gondoli, w celu utrzymania ciśnienia w czasie lotu. Z tyłu powłoki, czyli na rufie, znajdują się stateczniki ze sterami wysokości i kierunkowym. Powłoka jest zrobiona z podwójnej przegumowanej materji bawełnianej.

Gondola, podwieszona na linach stalowych i konopnych, posiada dwa silniki Renault po 80 KM, z których każdy napędza jedno pchające śmigło, znajdujące się z tyłu za gondolą. Silniki są ustawione na specjalnem rusztowaniu zewnątrz gondoli po obu jej bokach. Wewnątrz jej natomiast znajdują się zbiorniki na 700 ltr. benzyny, wentylator, balast wodny i piaskowy, stacja radio nadawczo-odbiorcza i pomieszczenie na 7—8 ludzi. Załoga stała wynosi 4 ludzi: dwóch pilotów, w tem komendant pokładu, i dwóch mechaników.

Promień działania sterowca wynosi 10 godzin przy szybkości 80 klm na godzinę, największa wysokość, którą może osiągnąć — 3000 m.

„Lech" został zmontowany w Polsce po raz pierwszy w roku 1922, w Toruniu, gdzie jest jego port macierzysty. Loty o charakterze szkolnym i propagandowym wykonuje się na nim co roku w miesiącach letnich. Z przelotów większych dokonano dotąd trzech przelotów do Poznania z lądowaniem w tamtejszym hangarze na Winiarach i w tym roku do Jabłonny pod Warszawą. „Lech" ma za sobą około 300 lotów w Polsce i mniej więcej tyleż godzin lotu bez żadnego większego wypadku.

Zastosowanie tego typu sterowców jest wyłącznie we współdziałaniu z marynarką. Służą one do strzeżenia wybrzeży, wyszukiwania min i konwojowania niedalekich transportów morskich. Anglja np. w czasie ostatniej wojny miała z górą 100 sterowców tej pojemności, które strzegły jej wybrzeży. Prócz tego używa się ich do szkolenia pilotów sterowców wszelkiej pojemności, jako typu najmniejszego i najmniej kosztownego.



POMNIK DLA POLEGŁYCH OFICERÓW I SZEREG. WOJSKA BALON. W TORUNIU

LOTNICTWO WOJSKOWE

MJR. SZT. GEN.-PILOT M. ROMEYKO

Lotnictwo niszczycielskie i jego użycie



Nim przejdę do rozpatrzenia poglądów na rozwój i użycie lotnictwa niszczycielskiego w przyszłej wojnie, chciałbym streścić stopniowy rozwój tegoż, jak również opisać w kilku słowach nowoczesne lotnictwo niszczycielskie wielkich mocarstw.

Rozwój lotnictwa niszczycielskiego.

Państwa zachodnio-europejskie rozpoczęły wojnę światową bez lotnictwa niszczycielskiego. Jedynie Rosja na samym początku posługiwała się samolotami własnej konstrukcji „Ilja Muromiec", zdolnemi do podniesienia 100 kg bomb i 2 karab. masz. Znaczne korzyści, które nastręczało bombardowanie tyłów nieprzyjaciela, spowodowały, że lotnictwo niszczycielskie rozwinęło się podczas wojny światowej nieprawdopodobnie szybko i w znacznej ilości. Nieustanne bombardowania wywołały swój skutek, w dużej mierze przyczyniając się dó stworzenia lotnictwa myśliwskiego dla uniemożliwienia bombardowań. Bombardowania zmniejszyły się, lecz na pewien czas, poto, by, po udoskonaleniu sprzętu, przerzucić swe działanie na porę nocną.. W nocy lotnictwo myśliwskie było bezsilne i odtąd tylko artylerja zenitowa i balony zaporowe utrudniały lotnictwu niszczycielskiemu przeprowadzanie jego zamiarów. Od roku 1917 nocne bombardowanie Paryża, Londynu i innych tyłowych punktów stało się zjawiskiem normalnem. Eskadry płatowców niszczycielskich o nośności jednego płatowca 500 — 800 klg bomb, a nawet i 2.000 klg. (Niemcy) organizowały się w szybkiem tempie. W wyniku bombardowania Londynu ku końcowi wojny, straty Anglików wyniosły około 5.000 rannych i zabitych. Osiągnięto poważny rezultat już w zarodku rozwoju lotnictwa niszczycielskiego przy niedoskonałym sprzęcie i *bez użycia gazów trujących.*

Rozwój lotnictwa po wojnie światowej śmiało można nazwać okresem rozwoju lotnictwa niszczycielskiego, obcjętne, czy to pod postacią lotnictwa cywilnego, handlowego, lub wojskowego, przyczem udoskonalenie sprzętu idzie w kierunku zwiększenia nośności i promienia działania. Państwa zach.-europejskie i Nowego Świata zrozumiały doniosłość tego rodzaju lotnictwa, — wprowadzenie zaś w szerokim zakresie gazów utrwaliło ich w tem przekonaniu. Przewidywania w tym kierunku mogłyby nas doprowadzić do względnej fantazji, przeto ograniczę się do omówienia obecnego sprzętu, bądź już używanego dla celów bombardowania, bądź też dla tych celów przewidzianego. Niemcy, którzy podczas wojny światowej przodowali w tym względzie, następnie musieli się ograniczyć do... budowy 20-osobowych płatowców pasażerskich (użyteczny ciężar bomb wynosi około 2.000 kg)! Obecnie przodują Amerykanie: „Barling Bomber" — jest bezsprzecznie najokazalszym typem płatowca niszczycielskiego *w dobie obecnej.* Poruszany przez 6 motorów à 400 MK każdy, posuwa się z szybkością 140—150 km/godz., *promień działania* około 900 klm. Obsługiwany przez 4 — 6 ludzi może zabrać 2.000 kg bomb plus 5 — 7 karabinów maszynowych z amunicją. Francja konstruuje płatowce „handlowe": „Jabiru Farman" — ctero-motorowy „Farman". zdolny do przelecenia 4.400 km bez lądowania „Schneider" — metalowy i t. d. Anglja, która szczególnie dobrze wypróbowała skutki bombardowania. również nie pozostaje w tyle ze swemi Handley-Page" i innemi. Rosja Sow. szybko posuwa rozwój swego lotnictwa niszczycielskiego: szereg linij lotniczych cywilnych z płatowcami o wielkiej nośności, własny przemysł lotniczy, oraz, co ważniejsze, *zrozumienie i ujednostajnienie* poglądów w tej dziedzinie ułatwia rozwój w znacznym stopniu.

Nasuwa się pytanie, do jakiej kategorji broni można zaliczyć lotnictwo niszczycielskie, wzgl. jakie określenie byłoby najtrafniejsze, biorąc pod uwagę właściwości tegoż?

Lotnictwo niszczycielskie jest to szybko i łatwo koncentrująca się,

bardzo dalekonośna artylerja o wielkim kalibrze, precyzyjnie strzelająca, o ułatwionym systemie zaopatrzenia. W rękach Naczelnego Wodza, wzgl. wyższych dowódców stanowi broń par excellence zaczepną.

Uzasadnię swój pogląd:

1) „Szybko i łatwo koncentrująca się" — bowiem przenosi się lotem z szybkością 140 — 150 km/godz. Nie wymaga jak artylerja budowy stanowisk, ustalenia łączności, wstrzeliwania się i t. d. — potrzebuje równego pola.

2) „Bardzo dalekonośna artylerja o wielkim kalibrze" — zasięg 400 — 800 km wgłąb kraju nieprzyjaciela. Waga pocisku od 10—2000 kg.

3) „Precyzyjnie strzelająca" — punkt obserwacyjny na samolocie. Bomby wyrzucają się serjami. Precyzyjność następująca:

Bombardowanie kwadratu o boku 25 mtr. (625 mtr²) przez dobrze wyćwiczoną załogę z wysokości:
2000 mtr. trafionych bomb — 80%,
3000 mtr. trafionych bomb — 60%,
4000 mtr. trafionych bomb — 40—50% *).

4) „O ułatwionym systemie zaopatrzenia". — lotniska rozlokowane są w głębi kraju przy bazach zaopatrzeniowych.

5) „Broń samodzielna" — nie potrzebuje ochrony i współdziałania innych rodzajów broni. Walczy o własnych siłach.

Czy powyżej przytoczone właściwości nie przemawiają za szybkim rozwojem lotnictwa niszczycielskiego u nas? Czy nie zrekompensuje ono szczupłości naszej artylerji w stosunku do armij sąsiednich?

Zadania lotnictwa niszczycielskiego.

Chcąc dać możność czytelnikom łatwiejszej oceny tego zagadnienia, przejdę do zadań, które winny być stawiane lotnictwu niszczycielskiemu. W pierwszym rzędzie dążeniem mojem będzie wykazać, że lotnictwo niszczycielskie w naszych warunkach jest bronią wybitnie przeciwlotniczą. Zmuszony będę odbiec nieco od zasadniczego tematu i potraktować tę sprawę szerzej. Zresztą łączy się ona ściśle z omawianem zagadnieniem. Wojna światowa wprowadziła do taktyki trzeci wymiar, nieznany dotychczas w taktyce — wysokość. Przyszłość w tym względzie nie zna granic. W szczególności prawdopodobnem jest, że żaden manewr nie będzie mógł być wykonanym bez posiadania przewagi w powietrzu. W przyszłej wojnie operacje powietrzne, zakrojone na wielką skalę, będą przedstawiały tak poważne i odpowiedzialne fragmenty, że wydaje się być prawdopodobnem, iż wynik tychże będzie decydował o powodzeniu całokształtu akcji. Wywiad strategiczny i taktyczny, współpraca podczas walki z artylerją, a wreszcie „prawo" do przeprowadzenia manewru na ziemi — będzie uzależnione od uprzedniego opanowania powietrza.

Były generał armji ros., oficer szt. gen. p. Gerua, w swej książce p. t. „Połcziszcza" („Hordy"), konieczność opanowania powietrza charakteryzuje następującemi słowy: „Zwycięstwo w powietrzu zwiastuje zwycięstwo ogólne. Daje ono niekwestjonowane korzyści dla „ognia", wydaje pasport na „ruch", jest też strasznym wrogiem „pozycji" i b. silnym środkiem „pościgu". W rezultacie lotnictwo we współczesnej walce zawiera w sobie kwintesencję aktywności, tak niezbędną dla skuteczności każdego manewru".

Przeto, dla przeprowadzenia tej lub innej operacji, będziemy musieli sobie zapewnić, w mniejszym lub większym stopniu, przewagę w powietrzu, oślepić dowództwa nieprzyjaciela, mówiąc po chłopsku — nie dać mu możności latać nad naszemi głowami. Jakimi sposobami możemy to osiągnąć? Niszcząc jego przemysł, niszcząc jego sprzęt i personel.

Stoimy w obliczu dwu ewentualnych przeciwników:

Niemcy. Kraj o potężnym przemyśle lotniczym,ześrodkowanym w dużej ilości fabryk w głębi kraju. Uzupełnienie frontu sprzętem łatwe i szybkie. (Dzięki dużej ilości lotnisk, znacznej rezerwie pilotów, jak również doskonałej dofrontowej sieci kolejowej).

Rosja. Kraj o rozwijającym się przemyśle lotniczym,ześrodkowanym bardzo głęboko w kraju. Uzupełnienie frontu sprzętem utrudnione wskutek b. dużych przestrzeni, szczupłej sieci lotnisk w kraju i wskutek nikłej dofrontowej sieci kolejowej.

Mając przed sobą takich sąsiadów i powyżej wskazane zadania do wykonania dochodzimy do wniosku, że: niszczenie przemysłu lotn. państw ościennych drogą bezpośrednią, t. j. broniami przeciwlotniczemi jest dla nas rzeczą b. trudną do wykonania, prawie że niemożliwą; niszczenie sprzętu i personelu latającego jest zupełnie możliwe. Dla Polski główne i bodaj czy nie jedyne zadanie.

Środki obrony przeciwlotniczej.

Jakimi środkami mamy niszczyć sprzęt i personel, wzgl. jakie środki byłyby najstosowniejsze? Czy artylerja zenitowa, czy też karabiny maszynowe o większym kalibrze, lotnictwo myśliwskie, czy też lotnictwo niszczycielskie. Rozpatrzmy po kolei właściwości każdego z wyżej wymienionych środków obrony przeciwlotniczej.

Nowoczesna art. zenitowa jest dobrą bronią przeciwlotniczą, posiadającą dużo zalet. W pierwszym rzędzie nie jest ona zależna od pory dnia, jak również od warunków atmosferycznych. Jednakże stara zasada „nie można być wszędzie silnym" występuje, szczególnie w stosunku do tej broni, w całej pełni: nie możemy wszędzie bronić się skutecznie artylerją zenitową, albowiem musielibyśmy posiadać fantastyczną ilość tejże. Uprzednio przeprowadzona koncentracja artylerji przeciwlotniczej jest możliwa, jednakże li tylko w wypadku, jeżeli inicjatywa w kierunku koncentracji nastąpiła dla własnych zamierzeń, nie zaś z racji agresywnego zachowania się lotnictwa npla, bowiem lotnictwo npla o wiele szybciej skończy swą niszczycielską pracę na pewnym odcinku, niż tamże będzie skoncentrowana nasza artylerja przeciwlotnicza. Artylerja przeciwlotnicza jest bronią niezmiernie kosztowną. Nowoczesna artylerja dla zestrzelenia jednego samolotu potrzebuje około 2 — 4.000 pocisków, co stano-

*) Płk. S. G. Abżółtowski. „Lotnictwo w wojnie współczesnej".

wi koszt około 200.000 złotych. Do tej sumy należy również dodać koszta jednego działa, które w strzelaniu przeciwlotniczem może oddać około 3 — 4.000 strzałów. Artylerja zaś zwykła, dostosowana do strzelania przeciwlotniczego wymagać będzie przypuszczalnie około 6 — 8.000 pocisków dla zestrzelenia jednego samolotu, co stanowić będzie koszt około 450.000 złotych. (Na początku r. 1916 wystrzeliwano około 11.000 pocisków dla zestrzelenia jednego samolotu). Z powyższego możemy wywnioskować, że art. przeciwlotnicza nie może uniemożliwić działań lotnictwa nplskiego, może je tylko w mniejszym lub większym stopniu utrudnić, co będzie zależne od siły skoncentrowania ognia, jakości sprzętu i wyszkolenia personelu.

Co zaś do lotnictwa myśliwskiego, to wskutek małej stosunkowo ilości i dużej rozciągłości naszych granic, rola jego będzie ograniczona do lokalnego zapewnienia przewagi lotniczej; jako czynnik obrony przeciwlotniczej kraju i frontu odegra ono z tychże względów również stosunkowo niewielką rolę. Karabiny maszynowe odgrywają w całości obrony przeciwlotniczej rolę również lokalną: są one niezbędne dla obrony wojsk walczących na ziemi, szczególniej podczas ataków lotniczych, wzgl. w tych wypadkach, kiedy samoloty nieprzyjaciela będą latały poniżej 1000 — 1500 m.

Lotnictwo niszczycielskie w obronie przeciwlotniczej.

Pozostaje nam teraz do rozpatrzenia użycie lotnictwa niszczycielskiego w obronie przeciwlotniczej. Bombardowanie lotnisk nieprzyjacielskich w zamiarze zniszczenia sprzętu jest jednym ze sposobów walki o władzę w powietrzu i dla strony ze słabszą armją powietrzną przedstawia specjalnie poważne niebezpieczeństwo. Powietrzne ataki na lotniska nieprzyjaciela, szczególnie o ile posiada on słaby przemysł lotniczy, wzgl. słabą zdolność uzupełniania frontu — mogą mieć ogromne znaczenie. Wyprowadzenie z szeregu znacznej ilości płatowców i personelu, bezwzględnie odbije się na gotowości bojowej i na aktywności działań, szczególnie w przededniu zamierzonych operacyj. Bombardowanie lotnisk jest skutecznym, tanim, stosunkowo łatwym i szybkim sposobem niszczenia sprzętu, przyziemi (lotnisk), zabijania ducha lotniczego, a wreszcie zmuszenia nieprzyjaciela do zastosowania środków ostrożności — przez odsunięcie lotnictwa wgłąb własnego kraju (przez co zmniejszy się jego zasięg).

Kilka słów o potrzebnych ku temu środkach. Jeden dyon niszcz. (18 — 20 płatowców) po 2 — 3 bombardowaniach (25 — 40 ton wyrzuconych bomb) może zniszczyć sprzęt, zepsuć teren do lądowania, spalić urządzenia i zatruć bombami chemicznemi lotnisko. Zresztą nawet minimalne wyniki bombardowania znacznie zmniejszają intensywność lotnictwa nplskiego. Parę przykładów z wojny światowej: w lipcu 1918 r. angielskie eskadry niszcz. (około 30 samolotów niszcz.) bombardowały w ciągu 2 dni lotniska niemieckie. W Lille i Kartoile zniszczyły Niemcom płatowce trzech eskadr. W 1918 r. podczas jednego bombardowania nocnego, Niemcy zniszczyli lotnisko francuskie w Senae, demolując płatowce całego dyonu. W Lemme i Och podczas bombardowania Francuzi stracili 60 samolotów w ciągu jednej nocy. Ciągłe bombardowanie bazy łodzi podwodnych w Zeebrucke, przeprowadzone przez Anglików z lotniska w Kudekerke, wywołały odwet Niemców; po kilkunocnem bombardowaniu Kudekerke, Anglicy opróżnili lotnisko, i bombardowania na pewien czas ustały.

Oddaję teraz głos oficjalnemu wydawnictwu SSSR. (regulamin lotnictwa) „Działania lotnictwa niszczycielskiego, przy nieznacznej ilości lotnictwa wogóle, winny być skierowane w pierwszym rzędzie na te objekty na tyłach npla, których zniszczenie może bezpośrednio wpłynąć na będącą w toku akcję". „Atak na lotniska może mieć na celu uniemożliwienie płatowcom z tego lotniska wzięcia udziału w operacji, a mianowicie: a) bezpośrednio przed zamierzoną operacją lotnisko npla podlega potężnemu bombardowaniu w celu zniszczenia płatowców w hangarach, zepsucia terenu do lądowania, jak również by bombami chemicznemi uniemożliwić służbę na lotnisku; b) jeżeli środki zezwalają, lotnisko podlega nieoczekiwanemu bombardowaniu jeszcze przed odlotem samolotów nieprzyjacielskich, samo bombardowanie należy prowadzić przez dłuższy czas, zamieniając jedną grupę bombardującą inną, tem samem nie dając możności wystartować samolotom dla wzięcia udziału w toczącej się akcji".

Nasuwa się obecnie pytanie, jakiej zasady musimy się trzymać przy zwalczaniu lotnictwa nieprzyjaciela? Czy starać się zwalczyć, wzgl. utrudnić mu działanie na naszym terenie, posługując się bardzo nielicznem (stosunkowo) lotnictwem myśliwskiem i artylerją przeciwlotniczą, czy też — chcąc zrekompensować niewystarczalność pierwszych dwóch środków, rozpocząć działania zaczepne własnem lotnictwem niszczycielskiem. Zdaniem mojem, dla naszych warunków i naszej sytuacji, odpowiedź winna być następująca: „Przyjąć jako zasadę niszczenie sprzętu lotniczego i personelu już na terytorjum nieprzyjaciela, a nie na własnem". Ergo działać zaczepnie i jako broń zaczepną organizować w wielkich ilościach lotnictwo niszczycielskie, które w znacznym stopniu uzupełni poprzednio omawiane środki obrony przeciwlotniczej (lotn. myśl. i art. zenit.).

Zadania lotnictwa niszcz. w okresie mobilizacji i koncentracji.

Z kolei przejdę do omówienia zadań lotnictwa niszczycielskiego w okresie mobilizacji i koncentracji. Dziesiątki tysięcy rezerwistów skierują się do miejsc mobilizacji, przepełniając koszary, małe miasta, stacje kolejowe i t. d. Tysiące koni i podwód, skierowanych do tychże miejsc nie przyczynią się do utrzymania porządku. Setki obiegowych pociągów mobilizacyjnych zabierać będą rezerwistów z przepełnionych stacyj. Setki transportów osłonowych ruszą ku granicy, wreszcie tysiące transportów koncentracyjnych, z matematycznem obliczeniem czasu, skierują się ku miejscom koncentracji armij. W tym momencie państwa, posiadające znaczne i silne lotnictwo, które im zapewni przewagę w powietrzu, mogą liczyć na powodzenie w najbliższych walkach.

(D. n.).



Ś. P. Kazimierz Zawisza

Na Ligę Obrony Powietrznej Państwa spada cios za ciosem.

Zaledwie złożyliśmy na wieczny spoczynek zwłoki ś. p. d-ra Bronisława Potockiego, prezesa Komitetu bydgoskiego, kiedy w dniu 25 września, przeżywszy lat 68, zamknął na zawsze strudzone powieki ś. p. Kazimierz Zawisza, zasłużony założyciel i prezes Komitetu Woj. L. O. P. P. w Wilnie.

Gdy w roku 1923 po raz pierwszy w Polsce zaczęto mówić o potrzebie stworzenia Ligi Obrony Powietrznej Państwa, ś. p. Zawisza był jednym z pierwszych, którzy zrozumieli i przejęli się ważnością i celowością tej idei. To też z chwilą, gdy słowo w czyn zaczęło się oblekać, pierwszy w Wileńszczyźnie stanął z młodzieńczą energją do pracy twórczej dla dobra Ojczyzny. Pomimo licznych swych zajęć, znalazł potrzebny czas na tę obywatelską pracę społeczną. Dzięki też Jego niezmordowanej, wytrawnej, głęboko przemyślanej, planowej akcji, już w początku 1924 roku powstał Wileński Woj. Komitet L. O. P. P., w którym Zmarły piastował aż do śmierci stanowisko Prezesa.

Stanowisko to traktował ś. p. Zawisza nie jako czczy tytuł. Przeciwnie, głęboko przejmował się wszystkiemi sprawami i bolączkami Ligi, bezustannie pracując nad dalszym rozwojem instytucji, poświęcając tej pracy wszystkie wolne od zajęć służbowych chwile. Jeszcze w ostatnich miesiącach życia, powalony ciężką chorobą na łoże boleści, stale interesował się sprawami Komitetu, służąc do końca światłą swą radą.

To też w Zmarłym Liga O. P. P. straciła nie tylko prezesa Komitetu Wileńskiego, lecz i niezmordowanego pracownika i propagatora, a idea rozwoju potężnego lotnictwa polskiego — jednego z najżarliwszych swych pionierów. Pamięć o ś. p. Kazimierzu Zawiszy nie prędko zaginie. Szeroko po Polsce całej rozniosą ją skrzydła płatowców, których szum towarzyszył Mu na miejsce wiecznego spoczynku.

Cześć Jego pamięci!

Ś. P. Dr. Zdenko Lhota

Lotnictwo czeskosłowackie poniosło znów dotkliwą stratę.

Jeszcze nie przebrzmiały echa katastrofy w Kbely, w której stracił życie znany pilot czeski, a nasz nieodżałowany przyjaciel, kpt. Kostrba, kiedy w dn. 8.X na lotnisku w Monte Cellio podczas próbnych lotów do Coppa d'Italia uległ śmiertelnemu wypadkowi znakomity „as" czeski dr. Zdenko Lhota, o którego pięknym sukcesie na konkursie samolotów ekonomicznych pisaliśmy w numerze wrześniowym.

Dr. Lhota, niewątpliwie najbardziej znany i najlepszy pilot czeski, który odznaczał się zarówno śmiałością, jak i doskonałą techniką, wraz ze swoim mechanikiem Kansky'm spadł z wysokości 800 m wskutek defektu w aparacie.

W osobie dr. Lhoty traci nietylko lotnictwo czeskosłowackie, ale i lotnictwo świata — jednego z najwybitniejszych lotników.

Cześć Jego pamięci!

Odsłonięcie pomnika dla poległych 4 p. lotn.

Dnia 5 września b. r. odbyła się w Toruniu piękna uroczystość 4 p. lotn. — odsłonięcie pomnika dla poległych kolegów, zbudowanego własnemi siłami pułku, a wykonanego przez st. sierż. Ludwika Wiśniewskiego. Uroczystość tę połączono z pożegnaniem zwolnionego do rezerwy rocznika 03 oraz rozdaniem świadectw absolwentom szkół i kursów pułkowych rocznika 04.

W piękny poranek jesienny 4 p. lotn. ustawił się na polu wzlotów w czworobok, zamknięty samolotami pułku. Punktualnie o godz. 10-tej przybyli przedstawiciele władz wojewódzkich, miejskich, administracyjnych, delegacje stacjonowanych w Toruniu formacyj wojskowych, oraz władze wojskowe i oficerowie francuskiej misji wojskowej, z gen. dyw. Skierskim, Inspektorem III. Armji na czele.

Po odbytej przez gen. Skierskiego rewji i powitaniu pułku, dowódca pułku, ppłk. pil. Kiełun pożegnał w gorących słowach rocznik 03, poczem gen. Skierski osobiście wręczył świadectwa prymusom szkół i kursów pułkowych. Następnie odbyła się uroczysta msza św., którą w hali warsztatowej odprawił szef duszpasterstwa O. K. VIII., ks. dziekan Sienkiewicz.

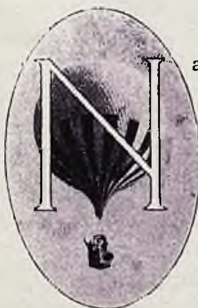
Po ukończeniu mszy św. oraz gorących słowach czcigodnego duszpasterza nastąpiło odsłonięcie pomnika, którego dokonał gen. Skierski, poczem odbyła się defilada pułku, prowadzona przez jego dowódcę.

Uroczystość, zakończona wspólnym obiadem żołnierskim oraz drugiem śniadaniem, wydanem przez korpus oficerski i podoficerski pułku dla gości, pozostawiła niezatarte wrażenie doskonałej harmonji koleżeństwa oraz czci dla swej odeszłej braci w 4. p. lotn.

Fotografję pomnika daliśmy w numerze poprzednim.

II-gi raid balonów kulistych

Zwycięża „Poznań".



Nasze lotnictwo balonowe, któremu przewodzi dzielny i zasłużony płk. Bołsunowski, choć rzadziej mamy sposobność o niem pisać, nie próżnuje i doskonali się bez przerwy.

Właśnie w dniu 19 października z lotniska Mokotowskiego w Warszawie odbył się II raid balonów kulistych o puhar przechodni im. pułk. Wańkowicza i nagrody Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

Do zawodów zgłosiło się 15-tu oficerów wojsk balon., z których 4-ch zostało wylosowanych na pilotów balonów: Warszawa, Kraków, Lwów i Poznań.

Start nastąpił przy bardzo niesprzyjających warunkach atmosferycznych, wiatr miał kierunek wschodni.

Pierwszy wystartował balon „Lwów" o godzinie 14 m. 5 z załogą: por. Zakrzewski i por. Janusz. Po cztero-godzinnym locie załoga wylądowała koło miasteczka Kleszczele, przebywając w prostej linji 172 km.

Drugi wystartował balon „Poznań" o godz. 14 m. 17 z załogą: por. Brenk i por. Kowalski. Balon ten miał lot pełen przygód. Po 5-ciu godzinach doleciał do Puszczy Białowieskiej, gdzie koło wsi Budy (odległość od Warszawy 192 km) usiadł na wysokich drzewach, z powodu zaczepienia się długiej liny, t. zw. wleczki o pnie drzew. Ponieważ jednak miejsce to nie nadawało się do lądowania, pilot por. Brenk, opuścił się po wleczce na ziemię, odczepił ją i balon uniósł się z por. Kowalskim na wysokość około 5,000 m. Dzielny pilot przeleciał Puszczę Białowieską, poczem opadł w leśnictwie Świsłocz, przebywając w powietrzu jeszcze 50 km.

Trzeci balon „Kraków" z załogą por. Pomaski i por. Nowicki wystartował o godz. 14 m. 23. Już w pierwszej minucie osiągnął on wysokość około 1,500 m., dostając się w chmury śniegowe. Gęsty śnieg znacznie obciążył balon, tak, że załoga po 3-godzinnym locie i przebyciu 126 km postanowiła lądować we wsi Kłopoty na północ od Siemiatycz.

Stolicy tym razem się nie powiodło...

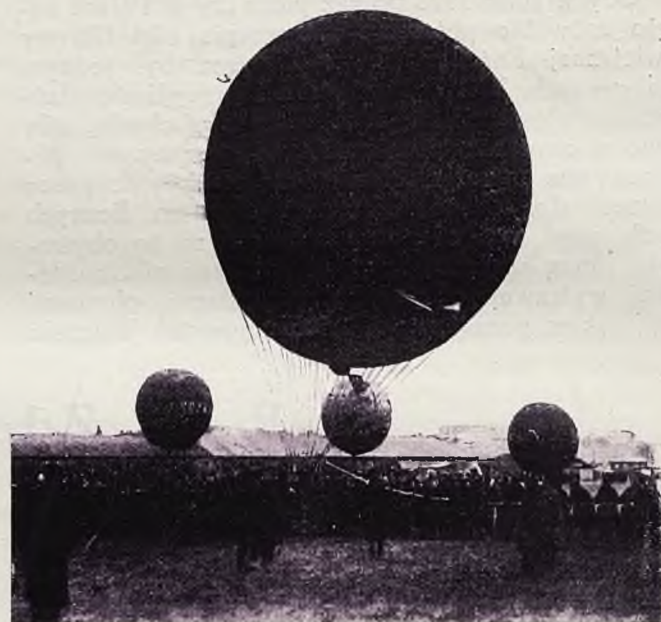
Mianowicie czwarty balon „Warszawa" nie mógł wystartować z powodu złych warunków atmosferycznych, a zwłaszcza wskutek silnego i nierównego wiatru, który uszkodził olinowanie balonu.

Trzeba zaznaczyć, że trzy balony, które odbyły lot, znalazły się od samego początku w bardzo przykrych warunkach atmosferycznych. Śnieg, obciążający powłoki balonów podczas lotu, zmusił pilotów do wcześniejszego lądowania, które z powodu całkowitego zachmurzenia horyzontu, odbywało się w zupełnej ciemności.

Należy zaznaczyć, że por. Kowalski ustanowił rekord wysokości dla balonów kulistych w Polsce, osiągając 5,000 m. wysokości.

Wobec powyższych wyników zwycięstwo przyznane zostało balonowi „Poznań".

Załoga jego w składzie: por. Brenk — pilot i por. Kowalski — pomocnik pilota, zdobyła puhar im. pułk. Wańkowicza, jako nagrodę przechodnią, oraz puhar L. O. P. P., jako nagrodę zwykłą. Ponadto por. Kowalski otrzymał od Komitetu Stołecznego L. O. P. P., jako nagrodę, srebrną papierośnicę.



NA STARCIE

Nowe rekordy polskie

Mamy do zanotowania dwa nowe, a świetne rekordy polskie, które tym razem należą do p. Jerzego W i d a w s k i e g o z Instytutu badań technicznych lotnictwa.

1. **Rekord szybkości na bazie.** W dniu 10 września p. Widawski na aparacie Spad 61 z silnikiem Hispano-Suiza 500 MK o s i ą g n ą ł p r z e c i ę t n ą s z y b k o ś ć 2 5 5 k l m. / g o d z.

2. **Rekord szybkości wznoszenia się na 6000 m.** W dniu zaś 15 września p. Widawski, również na Spadzie 61 Hisp.-Suiza 500 MK, zużył na o s i ą g n i ę c i e 6 0 0 0 m (p r z y p e ł n e j w a d z e s a m. 1 6 0 8 k g) 1 3 m i n. 3 4 s e k.

Przypominamy, że dotychczasowy rekord kpt. Stachonia, osiągnięty w dniu 25 sierpnia, wynosił 11 min. 20,8 sek., jednakże z wagą przy wzlocie 1414 kg.

Gdzież jesteś, Aeroklubie Polski, którybyś oficjalnie zanotował te rekordy i przekazał je światu?

Tragiczny raid Foncka

Dzień 21 września b. r. zapisał się tragicznie w historji lotnictwa. W dniu tym miał się odbyć przygotowywany od kilku miesięcy przelot nad Oceanem Atlantyckim. Lot ten miał dorzucić listek wawrzynu do wieńca sławy najznakomitszego pilota francuskiego kpt. Foncka.



KPT. FONCK

Wczesnym rankiem, razem z pierwszą zorzą na niebie, ukazał się na lotnisku nowojorskiem kpt. Fonck w otoczeniu towarzyszów podróży. Byli to: Curtin, obserwator; Islamow, mechanik i Clavier, radiotelegrafista. Nieprzeliczone tłumy publiczności, wyczekujące całą noc, owacyjnie witały bohaterów. Atmosfera, oczyszczona przez huragan florydzki, zapowiadała pogodę idealną. Przeprowadzono jeszcze raz próby działania motorów, po raz ostatni sprawdzono zbiorniki, obejrzano zapasy; wszystko było w należytym porządku gotowe do drogi.

Pierwsze promienie wschodzącego słońca załamały się na skrzydłach aparatu. — Lećcie!.. to dobra wróżba.... odezwały się głosy z tłumu.

Punktualnie o godz. 6 min. 20 Fonck, Curtin, Clavier, i Islamow zajęli miejsca w samolocie. Na dany znak mechanicy puścili w ruch motory. Huk ich zagłuszył radosne okrzyki publiczności. Aeroplan zadygotał i w chwilę potem pomknął, dotykając po raz ostatni kołami ziemi amerykańskiej.... Przebiegłszy 3/4 długości przepisanej drogi, wzdłuż umyślnie zbudowanego pomostu, Fonck spróbował wznieść się. Samolot szarpnął, czyniąc nieprzewidziany skok w powietrze — ale natychmiast opadł niefortunnie, łamiąc koło.... Fonck dał pełny gaz, usiłując mimo wszystko wzbić się — lecz nadaremnie.... samolot mocno pochylony na bok zarył się nosem w ziemię i w parę sekund potem ogarnęły go gęste kłęby dymu....

Przerażenie obecnych nie miało granic. Rzucono się na pomoc nieszczęśliwym, ale, niestety, dostęp do płonącego aparatu w promieniu 15 mtr. był niemożliwy.... Tłum szalał ze zgrozy i bezsilności, gdy, pełznąc po ziemi, ukazał się Fonck i Curtin. Pochwycono ich, uprowadzając nawpół uduszonych dymem i poparzonych.... Radiotelegrafista Clavier i mechanik Islamof nie zdołali się ocalić; obydwaj ponieśli męczeńską śmierć w płomieniach....

Co jest przyczyną tej katastrofy — wyjaśnić dziś jeszcze trudno. Cudem ocalony Fonck, odmawia narazie wszelkich wyjaśnień. Należy przypuszczać, iż spowodowały ją wadliwe obliczenia — co zdaje się potwierdzać fakt, że samolot nie mógł się wznieść w powietrze. Dziwnem również się wydaje, że nie były przeprowadzone próby z pełnem obciążeniem samolotu, a tylko z częściowo napełnionemi zbiornikami.

Samolot spłonął doszczętnie, a w nim straciło życie dwóch dzielnych ludzi. Pięciomiesięczny trud i wysiłek pracy ludzkiej wraz z olbrzymią sumą 393,000 dolarów, jaką wynosił koszt budowy samolotu, runęły w gruzy na progu triumfu....

Pocieszającą jest jedynie wiadomość, że rząd amerykański nie zaniechał zamiaru połączenia obu kontynentów linją powietrzną, a kpt. Fonck, niezrażony tragiczną katastrofą, wyraził gotowość ponownego rozpoczęcia lotu.

Paryż, we wrześniu 1926 **K. Słomczewski**

Triumf Cobhama

W ostatnim numerze „Lotu" zatrzymaliśmy się z Cobhamem w Kalkucie, dokąd przybył 18 września, i ruszył dalej 21, zatrzymany przez złe warunki atmosferyczne, do Allahabadu.

Pogoda w dalszym ciągu nie dopisywała, mimo to lot szedł dalej; 25 września Cobham dotarł do Jask, 26 via Buszir do Basry, nazajutrz był już w Egipcie - Alexandretta, zaś 28 wodował w porcie w Atenach. Dalszemi etapami były: 29-go września via Neapol, mały port w Toskanji-Ortebello (gdyż nie zdążył dolecieć do Marsylji), 30-go Sartrouville (lotnisko wodne na Sekwanie, o kilkanaście km oddalone od Paryża). Nazajutrz, 1 października Cobham wyleciał z Sartrouville i w myśl programu uroczystego przyjęcia, które mu zgotowano, wodował na Tamizie, w samem sercu Londynu, naprzeciwko Parlamentu angielskiego. Niezliczone tłumy, zalegające brzegi Tamizy, przyjęły Cobhama okrzykami w chwili wodowania, zaryczały syreny wszystkich statków, uroczyście przystrojonych flagami, entuzjazm był niesłychany. Cobham wraz ze swymi mechanikami: Capelem i sierż. Wardem przesiadł się do łodzi, która zawiozła ich przed Parlament.

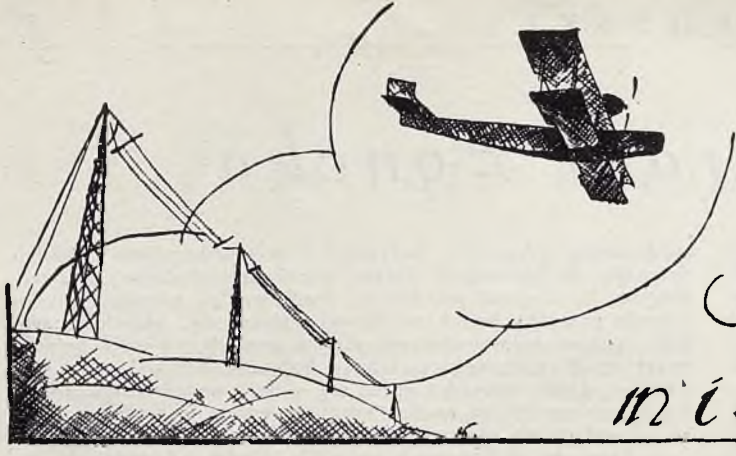


ALLAN COBHAM

Pierwszą osobą, która go powitała była pani Cobham. W towarzystwie jej Cobham udał się na nadbrzeżny taras Parlamentu, gdzie oczekiwało go liczne grono oficjalnych osób z ministrem żeglugi powietrznej Sirem Samuelem Hoare i szefem lotnictwa cywilnego Sirem Seftonem Brancker na czele. Po szeregu mów powitalnych, Cobham doręczył ministrowi pakiet listów od władz urzędowych australijskich do władz angielskich, z dumą stwierdzając, że, pomimo przerw w locie, pobił on szybkością okręt pocztowy. Popołudniu znakomity lotnik wezwany był na audjencję do króla, który nadał mu tytuł „Sir'a".

Przypomnijmy w krótkości przebieg raidu. Cobham wyleciał 30-go czerwca z Rochester, w drodze z Bagdadu do Basry 4 lipca, utracił swego wiernego towarzysza i mechanika, Elliotta, który zginął od kuli arabskiej, w dniu 5 sierpnia, wodował w Port Darwin (Australja) i 15 sierpnia dotarł do Melbourne. Powrotną drogę rozpoczął 29 sierpnia, ściśle tą samą drogą, co w tamtą stronę. Dostawszy się w pierwszych dniach września w strefę monsunu (wichru huraganowego, panującego w południowo-wschodniej Azji), nie dawał o sobie znaku życia przez dni kilka, co mocno zaniepokoiło opinję publiczną. Obawy były jednak płonne, Cobham dalej kontynuował lot tak triumfalnie zakończony.

Zaznaczyć należy, że cała podróż dokonana została na jednym i tym samym samolocie De Havilland 50 z tym samym silnikiem Siddeley Jaguar 385 KM, chłodzonym powietrzem.



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Komunikacja powietrzna do Łodzi. Na skutek starań Komitetu Woj. w Łodzi Tow. „Polska Linja Lotnicza Aerolot" włączyła Łódź z dniem 1 października b. r. do swej komunikacji powietrznej. Od tej daty samoloty kursujące dotychczas na linji Warszawa-Kraków przechodzą przez Łódź, dzięki czemu miasto to otrzymuje bezpośrednie połączenie lotnicze z Warszawą, Krakowem, Lwowem, Gdańskiem, Wiedniem w jednym dniu. W miarę potrzeby będzie czynną również linja bezpośredniej komunikacji Warszawa-Kraków.

Komunikacja ma być utrzymaną codziennie za wyjątkiem niedziel.

Cena przelotu na linji Warszawa-Łódź ustaloną została na zł. 25, na linji zaś Łódź-Kraków na zł. 45. Członkowie L. O. P. P. korzystać będą ze zniżek 20%.

Rozbudowa portu lotniczego w Poznaniu. Komitet Woj. przeznaczył sumę 120,000 zł. na cele rozbudowy portu lotniczego w Poznaniu. Fakt ten należy podkreślić z całem uznaniem, gdyż dobre porty lotnicze są podstawą rozwoju żeglugi powietrznej. Niewątpliwie za przykładem Poznania pójdą inne Komitety L. O. P. P. i również otoczą opieką sprawę budowy, rozbudowy i utrzymania lotnisk.

Drogowskazy dla lotników. Władze poznańskiej L. O. P. P. debatują nad wprowadzeniem w życie prośby Dep. IV Żeglugi Pow. M. S. Wojsk. w sprawie umieszczenia napisów z nazwą miejscowości na dachach najwyższych budynków danych miast. Wniosek władz wojskowych zasługuje najzupełniej na uwzględnienie, gdyż drobny stosunkowo wydatek sporządzenia napisów dałby możność pilotom doskonałej orjentacji o miejscu, nad którem się znajdują.

Jeżeli bowiem większe miasta ze swemi charakterystycznemi budowlami (kościoły, gmachy publiczne) dają możność orjentacji, to mniejsze miasteczka nasze, oglądane z góry, są bliźniaczo podobne do siebie i nawet dla bardzo wytrawnego lotnika trudne do rozpoznania. Ważnem zatem jest, by w napisy na dachach domów zaopatrzyły się nietylko miasta i miasteczka, ale również wszystkie wsie i osady. Inowacja ta, wprowadzona już na całym Zachodzie, szczególnie pożądaną jest u nas, gdzie odczuwamy dotkliwy brak dokładnych map lotniczych. Spodziewać się należy, że nasze władze miejskie i wiejskie, oceniając istotną potrzebę, zdobędą się na drobne wydatki sporządzenia napisów, oddając tem olbrzymią usługę żegludze powietrznej.

Nowy rozkład lotów na szlakach powietrznych. W związku z krótszemi dniami jesiennemi, z dniem 1 października rozkład lotów na linjach powietrznych uległ zmianie.

Nowy rozkład lotów wykazuje, iż w bież. roku utrzymywana ma być codziennie komunikacja powietrzna, nietylko na linjach, które czynne były w lecie, ale również, iż będą uruchomione nowe linje do Łodzi i Czerniowiec.

Świadczy to chlubnie o rozwoju naszej żeglugi powietrznej, gdyż dowodzi uniezależnienia jej od wpływów atmosferycznych. Jeszcze przed dwoma laty, w okresie jesiennym, cały szereg linji było nieczynnych, a w roku ub. — samoloty kursowały jedynie na linjach do Krakowa, Lwowa, Gdańska i Wiednia.

Lotnik — polityk. Obok szczerych przyjaciół, jakich niewątpliwie posiadamy w lotnictwie czeskiem i których przyjaźń wysoko cenimy, mamy tam również i zażartych wrogów.

Dobrze jest wiedzieć o jednych i o drugich...

Nie wiemy, jakim lotnikiem jest kpt. Hamszik, wiemy tylko, że jest kiepskim politykiem.

Świadczy o tem jego korespondencja z Kowna, umieszczona w gazecie „Narodni Listy" z dn. 14.X, w której politykujący lotnik pisze m. in.:

„...Smutno jest dziś w Kownie. Bajecznie smutno. Wszędzie pełno flag z żałobną opaską. Narodowa żałoba. Wszystkie te flagi w dmącym wietrze skierowują się na południowschód, jakby grożąc. Tam wziął im sąsiad ich główne i największe miasto. Ich Wilno jest w cudzych rękach — dziś właśnie mija od tej chwili 6 lat — ale przyjdzie kiedyś dzień.."

Fakt ten zasługuje na uwagę naszych władz wojskowych. Chodzi o to, aby w przyszłości uniknąć ewentualnej wizyty niepożądanego gościa.

Biura S. A. „Aero" w Poznaniu zostały przeniesione z dn. 5.IX na ul. św. Marcina 43, III p., tel. 53-40.

MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA AERONAUTYCZNA.

W połowie września odbył się w Rzymie zjazd delegatów F. A. I. Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej, na którym zapadły następujące uchwały:

Niemcy zostały przyjęte jednogłośnie do Federacji.

Propozycja angielska utworzenia specjalnej kategorji rekordów dla lotników nie znalazła większości, natomiast postanowiono dopuścić kobiety do udziału w zawodach o rekordy narówni z mężczyznami.

Zawody o puhar Schneidera — wyścig na szybkość dla wodnopłatowców, odbywać się będą nadal co dwa lata.

Na rok 1927 do zarządu wybrano: przewodniczący — hr. de la Vaulx (Francja), członkowie — przedstawiciele Włoch, Belgji, Anglji, Szwecji, Holandji, Ameryki i Hiszpanii, sekretarzem generalnym pozostał p. Paul Tissandier (Francja).

ANGLJA.

Konkurs samolotów małej mocy. Po raz trzeci w roku bież. odbyły się w Anglji, w czasie między 10 i 17 września, wielkie zawody samolotów małej mocy w Lympne. Zawody te, zorganizowane przez Królewski Aeroklub Anglji i wyposażone nagrodami w ogólnej wysokości Ł 5,000, udzielonemi przez wielki londyński dziennik „Daily Mail", dzieliły się na dwie części: konkurs eliminacyjny i właściwy wyścig.

Zasady zawodów były w roku bież. zmienione Moc silnika nie została ograniczona, natomiast jego waga, która nie mogła przekroczyć 170 funt. ang. (77,18 kg). Ciężar użyteczny — bez materjałów pędnych musiał wynosić 340 funt. ang. (154,36 kg).

Do zawodów zapisało się 16 samolotów, stanęło jednak tylko 13. Ciekawem jest, że z tej liczby siedm było własnością „Light Plane Clubs" (klubów samolotów małej mocy), o intensywnej działalności, o których niejednokrotnie pisaliśmy w Locie Polskim, zaś 6 wystawili fabrykanci.

Konkurs eliminacyjny składał się z 4 prób: 1) próba rozłożenia i złożenia samolotu z pomocą tylko 2 osób, 2) próba kierowania samolotu za pomocą obu sterownic, zasadzająca się na odbyciu przez pilota dwóch krótkich lotów, każdy na innem siedzeniu, 3) próba startu na jaknajkrótszej przestrzeni oraz 4) próba lądowania na jaknajkrótszej przestrzeni. Próby te miały miejsce przez pierwsze dwa dni konkursu: 10 i 11 września i przebyte zostały zwycięsko przez 9 samolotów.

Właściwe wyścigi zajęły dalsze sześć dni i polegały na przebyciu w tym czasie przestrzeni z Lympne i z powrotem; dwa razy do Brighton, raz do Eastbourne, dwa razy do North Foreland i raz do Croydon; ogólna długość tych odcinków

wynosiła 1954 mile (3160 km), które musiały być przebyte z minimalną szybkością 50 mil, t. j. 80 km/godz.

Formuła, według której obliczane rezultaty wyścigu, była dość skomplikowana; wchodziły do niej następujące czynniki: szybkość, waga użyteczna, oraz ilość materjałów pędnych, zużytych w czasie lotów.

Przez cały czas wyścigów od 12 do 17 września pogoda była fatalna, wiatr i deszcz prawie stale towarzyszyły lotnikom, co odbiło się na ostatecznym rezultacie: zawody ukończyło tylko cztery samoloty, a mianowicie:

Pilot	Samolot	Silnik	Szybk km. godz.	Punkty
1) por. Bulman	Hawker „Cygnet II"	Bristol „Cherub"	105	1,105
2) por. Chick	„ „ „	„ „	88,5	0,907
3) C. F. Uwins	Bristol „Brownie"	„ „	97	0,850
4) F. T. Courtney	Parnall „Pixie III"	„ „	95	0,770

Na uwagę zasługuje fakt, że wszystkie cztery samoloty, które wypełniły warunki konkursu, były zaopatrzone w ten sam typ silnika „Cherub", wyrobu The Bristol Aeroplane Co. Jest to dwucylindrowy poziomy silnik o mocy 36 MK, przy 3,200 obr. na minutę, wagi tylko 42 kg.

Niezwykły wypadek miał miejsce w dniu 21 października na kanale Lamanche. Samolot Handley-Page WIO z dwoma silnikami Napier, należący do Imperial Airways i obsługujacy linję Londyn — Paryż, wskutek zepsucia się jednego z silników zmuszony był do lądowania w odległości mniej więcej 5 km od francuskiego brzegu. Dzięki wysłanym przez jego radiostację sygnałom o pomoc, nadpłynęły niebawem dwa statki rybackie, które zabrały na swoje pokłady całą załogę, składającą się z pilota, mechanika i 10 pasażerów. W chwilę potem samolot zatonął, zabierając na dno bagaż, pocztę i małego pieska. Wypadek tego rodzaju jest pierwszym w historji lotnictwa cywilnego.

FRANCJA.

Wodnopłatowcem z Francji do Madagaskaru Francja, która dotychczas dawała się wyprzedzić innym państwom w dziedzinie budowy wodnopłatowców, czyni obecnie wysiłki, aby dogonić swe opóźnienie. Po konkursie wodnopłatowców w Saint-Raphaël przystąpiono obecnie do wykonania raidu na wielką skalę. Oto w dniu 12 października z portu w Marsylji wyleciały dwa wodnopłatowce: C. A. M. S. 37 G. R., z silnikiem Lorraine 450 MK, pilotowany przez por. maryn. Guilbeaud, szefa raidu, oraz Lioré et Olivier, typ 190, z silnikiem Gnome Rhône-Jupiter 420 MK, pilotowany przez por. mar. Bernarda, celem dokonania raidu Francja— Madagaskar następującym szlakiem: Marsylja — Tangier — Casablanca — Las Palmas (wyspy Kanaryjskie) — Port Etienne — Saint-Louis — Dakar, następnie przez kontynent afrykański, wzdłuż koryt rzek: Niger, Benue, Chari, Ubangi, Kongo, nad jeziorami Tanganajka i Niassa do Mozambiku, skąd nad oceanem Indyjskim, wzgl. kanałem Mozambickim przez Majunga (na Madagaskarze) do celu podróży — stołecznego Tananarive. Przestrzeń powyższa wynosi około 18.000 klm.

W dniu 21 października wyprawa dotarła do Bamako (nad Nigrem).

Rallye lotniczy w Clermont-Ferrand. Aeroklub Owernji zorganizował w dniu 25 września oryginalnie pomyślane zawody lotnicze: samolot, stający do konkursu, startując na jednem z 17, wyznaczonych przez komitet konkursu lotnisk, miał za zadanie w ciągu 6 godzin lotu przebyć jaknajwiększą odległość, z tem wyrachowaniem, aby po tych 6 godzinach lądować na lotnisku w Clermont-Ferand; za wcześniejszy, względnie późniejszy przylot liczyły się punkty karne. Formuła do klasyfikacji współzawodników była nader prosta: $\frac{L^2}{W}$ przyczem L — oznaczało odległość przebytą w kilometrach, zaś W — stosunek mocy napędu do ilości przewiezionych osób.

Do konkursu stanęło 39 samolotów, wszystkich typów, począwszy od olbrzymiego Farmanowskiego Goliata do awionetki Caudron 109. Z ilości tej 35 dokonało warunków konkursu, pierwszym był pilot Cados na Goliacie Farmana z dwoma silnikami Salmson po 260 MK, drugi Bajac na Lioré et Olivier typ Leo 21 z dwoma silnikami po 420 MK.

Rezultaty te dowodzą, że przyszłość w lotnictwie cywilnem mają przedewszystkiem samoloty o wielkiej mocy, co zresztą potwierdza praktyka wszystkich linij lotniczych. Po przybyciu wszystkich współzawodników do Clermont-Ferrand odbył się tam cały szereg wyścigów miejscowych, m. in. jeden dość ciekawy: wyścig samolotów transportowych, polegający na przewiezieniu przez daną przestrzeń w najkrótszym czasie największej ilości pasażerów. Zwycięzcą był Lioré et Olivier, który zdobył rekord, zabierając aż 79 pasażerów!

Start wodnopłatowca z katapulty. W tych dniach dokonano w porcie Brest'u ciekawej próby. Na pokładzie jednego z pancerników umieszczony został na dwóch szynach, długości 20 m, wózek, któremu za pomocą urządzenia, działającego sprzężonem powietrzem, można nadać bieg tak szybki, aby samolot, znajdujący się na nim z zapuszczonym silnikiem mógł się oderwać na odległości mniejszej, niż 20 m.

W czasie zupełnej prawie ciszy, na wózku ustawiono wodnopłatowiec i zapuszczono silnik; po sygnale pilota, dał się słyszeć silny huk i wodnopłatowiec, wyrzucony z właściwą szybkością uniósł się w powietrze.

GRECJA.

Lotnictwo cywilne. Rząd grecki zawarł umowę z Tow. „Ikaros", powierzając mu na lat 25 monopol organizacji linij lotniczych i przewozu poczty powietrznej w kraju i w komunikacji z zagranicą. Towarzystwo posiada kapitał 25 miljonów drachm (około 2½ miljona złotych) i przystąpiło obecnie do organizacji linij Ateny — Saloniki — Białogród i Ateny — Kreta — Egipt.

WŁOCHY.

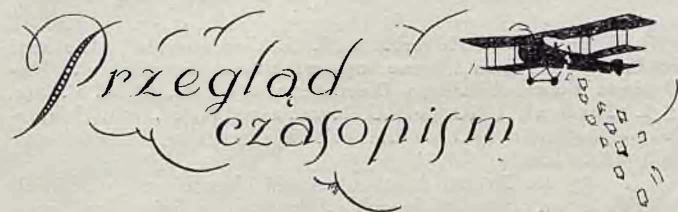
Zawody o „Coppa d'Italia". W czasie między 7 a 14 października na lotnisku Montecelio pod Rzymem odbyły się trzecie i ostateczne zawody o „puhar Włoch" — nagrodę ofiarowaną przez włoskie Ministerjum Żeglugi powietrznej dla samolotów małej mocy. Zawody odbyły się po raz pierwszy w roku 1924, kiedy zwycięzcą był Briganti na samolocie Macchi, w roku ubiegłym puhar zdobyty został przez Fritscha na Avii.

Do zawodów stanęło 7 samolotów: cztery włoskie, w tem dwa Macchi typ 20 i dwa C. F. 2, dwa czeskie Avia B. H. 11 i jeden niemiecki Udet-Flamingo.

W jednym z pierwszych dni, jak to piszemy na innem miejscu, zginął wraz ze swoim mechanikiem, Dr. Lhota.

W konkursie eliminacyjnym odpadły dwa C. F. 2, tak, że do wyścigu o szybkość, mającego stanowić o zwycięstwie, a polegającego na dziewięciokrotnem przebyciu przestrzeni Centrocelle—Ciampino i z powrotem, ogółem 301,5 km pozostało tylko cztery aparaty.

Zwycięzcą był Bican na Avii B. H. 11, który osiągnął przeciętną szybkość 143,32 km/godz., drugim — Rustici na M. 20, trzecim — Sonning na Udecie. W ten sposób „Coppa d'Italia" przeszła ostatecznie na własność Czech.



„Młody Lotnik". Październikowy numer Młodego Lotnika, wydany w nowej szacie zewnętrznej i w zwiększonej objętości, podbija czytelnika zarówno bogactwem treści jak i pięknemi fotografjami.

Na wstępie mamy artykuł „Za nami i przed nami", w którym p. Osiński omawia pracę lotniczą młodzieży, dalej znajdujemy opis awjonetki, skonstruowanej przez p. Kozłowskiego, ucznia VIII kl. gimn. w Kaliszu, barwny opis raidu kpt. Orlińskiego pióra Z. Troniewskiego, art. p. J. Wędrychowskiego — „Rekordy lotu dystansowego bez lądowania", oraz dalszy ciąg „Techniki lotu" inż. B. Zalewskiego. W dziale „Na powietrznych szlakach Europy" p. Osiński opisuje swą podróż do Pragi; nowowprowadzony dział „Nasze troski" zawiera uwagi na temat Aeroklubu.

Prócz tego znajdujemy egzotyczną nowelę K. A. Czyżowskiego — „Dajne i Unruk" i stałe działy — „Nasze gawędy", „Wiadomości bieżące", „Kącik młodych lotników", oraz Biuletyn Komitetu Stołecznego L. O. P. P.



Z NASZEJ BIBLJOTEKI

Kpt. pilot Bolesław Orliński „Moje wrażenia z lotu do Tokio". Nakład L. O. P. P. Str. 48. Cena 50 gr. Sensacją na rynku wydawniczym jest obecnie wydana nakładem L. O. P. P. broszura słynnego zdobywcy szlaku powietrznego Warszawa — Tokio — Warszawa, kpt. Orlińskiego — człowieka, o którym niewątpliwie dziś najwięcej się mówi w Polsce.

Broszura jest wprost rozchwytywana, bo też napisana jest niesłychanie żywo i barwnie, że czyta się ją od początku do końca z zapartym tchem, niczem romans awanturniczy. Szczegółowy opis przyjęcia, jakie Japończycy zgotowali naszemu bohaterowi w Tokio, jest pięknym dokumentem przyjaźni polsko-japońskiej, z którym każdy Polak winien się zapoznać.

Wartość broszury podnoszą dobre fotografje obu bohaterów lotu: kpt. Orlińskiego i st. sierż. Kubiaka, ich historycznego już aparatu, oraz mapka lotu; niska zaś cena broszury, bo zaledwie 50 groszy, umożliwia nabycie jej najszerszym sferom.

Edward Słoński „Na gwiezdnym szlaku" (z portretem autora i rysunkami Kamila Mackiewicza). Wydawnictwo L. O. P. P. Str. 78. Cena zł. 1.90 gr. Z prześliczną książeczką wystąpił na „Tydzień Lotniczy" Zarząd główny L. O. P. P.

Jest to ostatnia praca zmarłego niedawno poety Edwarda Słońskiego — poemacik lotniczy p. t. „Na gwiezdnym szlaku", zilustrowany przez Kamila Mackiewicza.

Pierwszorzędne zalety pióra nieodżałowanego poety, jego sentyment serdeczny, z którym maluje fantastyczny lot do nieba młodego lotnika Hołody — połączone z zaletami mistrzowskiego ołówka Mackiewicza, — składają się na wysoce artystyczną całość.

Pod względem szaty zewnętrznej książeczka wydana jest bez zarzutu, co jest tem bardziej zasługą Ligi, że cena książki wynosi tyko 1 zł. 90 gr.

„Na gwiezdnym szlaku" Edwarda Słońskiego stanie się niewątpliwie ulubioną książką młodzieży, ale i starsi przeczytają ją z zainteresowaniem i wzruszeniem. Jako wydawnictwo gwiazdkowe będzie ona przedmiotem radości w niejednym domu i ozdobi niejedną bibljotekę.

Specjalnie młodzież lotnicza wdzięczna będzie zmarłemu poecie za ten serdeczny upominek, za ten głos jego z za grobu na którym długo kwitnąć będą białe i czerwone róże pamięci młodego pokolenia. Pokolenia, dla którego przedewszystkiem tworzył piewca „Tej, co nie zginęła".

M. D. Szczudłowski i M. S. Grabowski „Ostatni lot Klin — Boma i inne opowiadania lotnicze". Nakładem Poznańskiego Komitetu Woj. L. O. P. P. Str. 155. Cena zł. 1.50 gr. Usiłowania redakcji „Lotu Polskiego" w kierunku wytworzenia polskiej literatury lotniczej wydają już owoce.

Mamy oto świeżo do zanotowania ukazanie się aż dwóch książek o tematach lotniczych. Pierwszą z nich są opowiadania lotnicze pp. M. D. Szczudłowskiego i M. S. Grabowskiego wydane wspólnie pod ogólnym tytułem „Ostatni lot Klin-Boma".

Opowiadania świadczą o niewątpliwym talencie obu autorów, poza tem książka ich — jak w przedmowie piszą wydawcy — ma również na celu zapoznanie czytelnika z lotnictwem, w myśl zasady: „Nie nudzić, ucząc" Cel ten książka osiąga w zupełności, będąc zaś wydana w typie bibljotek groszowych, stwarza pożądaną przeciwwagę dla sensacyjnej i często niezdrowej literatury tego typu i może liczyć śmiało na popularność.

Jan Niwiński „Opowieści pilotów". Bibljoteka autorów polskich. Str. 159. Cena zł. 1.20 gr. Drugą książką, śmiało sięgającą po laur lotnictwa w literaturze, to „Opowieści pilotów" młodego autora p. Jana Niwińskiego, który dał się już poznać jako utalentowany nowelista w wydanej poprzednio książce p. t. „Zielony karnawał".

Swoje „Opowieści pilotów" poświęca p. Niwiński, który sam przez dwa lata służył w lotnictwie polskiem: „Wam Cienie pierwszych polskich pilotów, co teraz tam na rubieżach Rzeczypospolitej z wiatrem nad zapomnianemi mogiłami polatujecie..."

Książka p. Niwińskiego jest garścią wspomnień, posiada też wartość dokumentu chwili, a że wysnuta jest nietylko z mózgu, ale i z serca, przeczyta ją z przyjemnością każdy.

Dr. Ignacy Wygard „Uwagi o lotnictwie komunikacyjnem". Nakł. F. Hoesicka. Str. 49 i 3 tablice. — Adwokat Andrzej Kaftal „Lotnictwo a prawo cywilne". Nakł. F. Hoesicka. Str. 107 Nakładem ruchliwej księgarni F. Hoesicka wyszły dwie interesujące książki, którym poświęcimy specjalne omówienie w jednym z najbliższych numerów, każda z nich bowiem porusza żywotne i doniosłe zagadnienia, wypełniając dotkliwą lukę w naszem piśmiennictwie.

Zasłużony pionier naszej komunikacji powietrznej dr. Ignacy Wygard w swoich „Uwagach o lotnictwie komunikacyjnem" rzuca garść trafnych uwag i przenikliwych spostrzeżeń na sprawy tak wielkiej wagi, jak: międzynarodowa polityka lotnicza, lotnictwo komunikacyjne w Polsce, udział państwa i społeczeństwa w rozwoju żeglugi powietrznej, przemysł lotniczy, ustawodawstwo lotnicze, lotnictwo cywilne a obrona państwa, lotnictwo komunikacyjne u naszych sąsiadów, program naszej polityki lotniczej.

Dołączone trzy tabele, przedstawiające sieć komunikacji lotniczej w Polsce w roku 1926, statystykę Polskiej Linji Lotniczej Aerolot S. A. w Warszawie i S. A. Aero w Poznaniu od początku istnienia oraz szczegółową statystykę polskich kompanij lotniczych, — doskonale uzupełniają interesującą całość.

O obywatelskiem stanowisku autora i wydawcy świadczy, że czysty dochód z książki został przeznaczony na L. O. P. P.

Książka p. Andrzeja Kaftala porusza znów zagadnienie odpowiedzialności względem pasażerów w teorji i w praktyce i wywoła niewątpliwie ożywioną dyskusję.

Wydawnictwa Komitetu Poznańskiego. Ruchliwy Komitet Woj. L. O. P. P. w Poznaniu wydał na „Tydzień Lotniczy":

1) specjalny numer „Wiadomości L. O. P. P., liczący 24 str. druku;

2) odczyt p. t. „Kilka słów o tem, czem jest lotnictwo i o zadaniach L. O. P. P.".

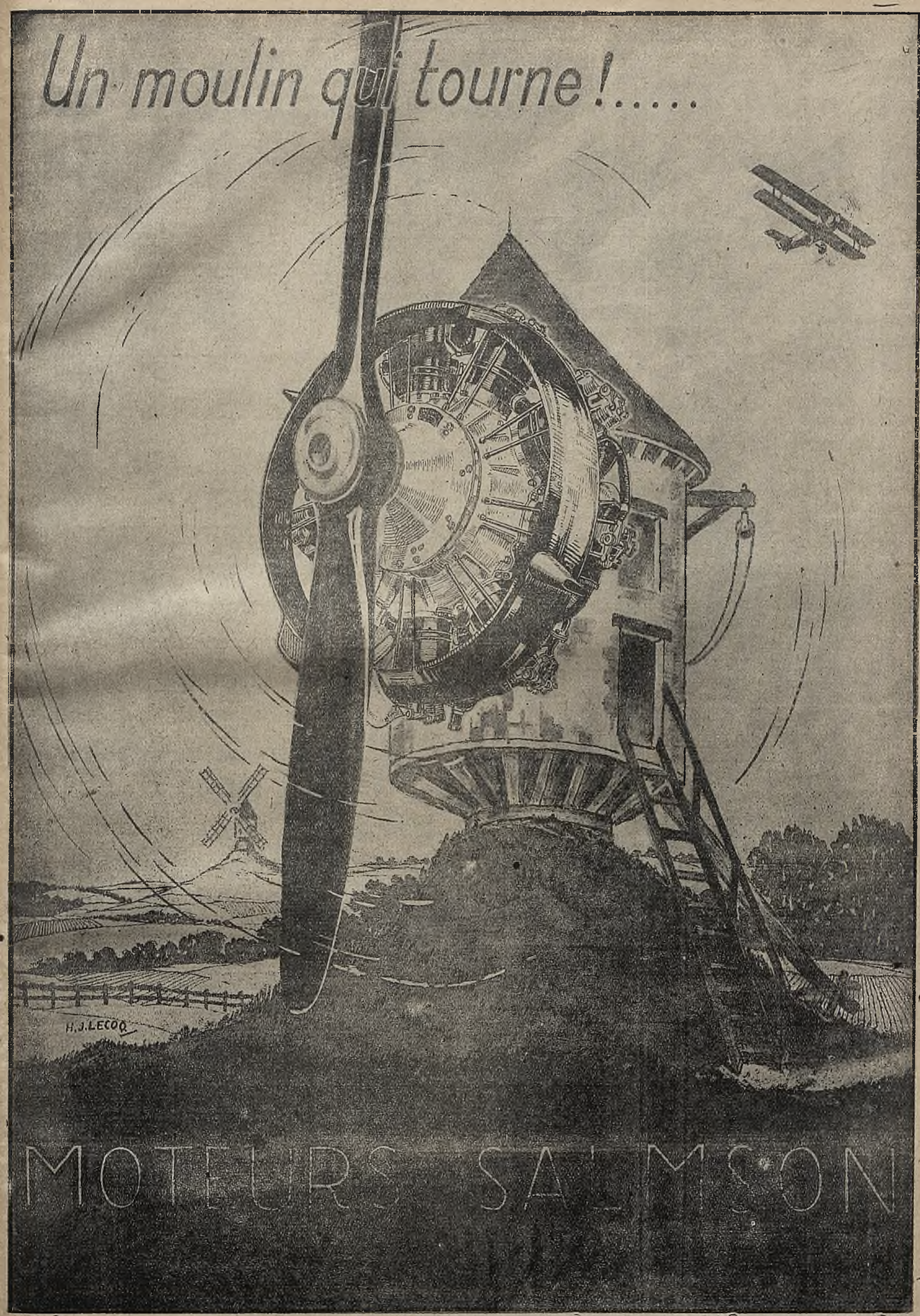
Odczyt ten, w połączeniu z wydanemi przez Zarząd Główny L. O. P. P. broszurami: Gazdy „Ustąp z jednej grzędy, a wlezą ci wszędy..." oraz F. Lota „Silne lotnictwo — silna Polska, posiada duże znaczenie propagandowe i będzie nieocenionym materjałem dla prelegentów miejskich i wiejskich;

3) jednodniówkę „Tylko dla mężatek".

Pod tym dowcipnym tytułem, mającym na celu zainteresowanie broszurą szerszych sfer, kryje się treść zgoła niedrastyczna, lecz przeciwnie wybitnie pouczająca, która zainteresować powinna wszystkich.

Redaktor: *Józef Relidzyński*. Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa*.

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.


Un moulin qui tourne !.....
H.J. LECOQ
MOTEURS SALMSON

OD ADMINISTRACJI:

Niniejszem przypominamy P.T. firmom ogłaszającym się u nas oraz prenumeratorom, że do inkasowania gotówki za ogłoszenia i prenumeraty są upoważnieni jedynie inkasenci, zaopatrzeni w legitymacje z fotografją **ostemplowane przez Administrację „Lotu Polskiego” na rok 1926.**

Jednocześnie zawiadamiamy, że **p. Władysław Grzyb** ma cofnięte przez Administrację wszelkie prawa inkasenta



Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 24

ZARZĄD GŁÓWNY.

Program i budżet. Na posiedzeniu w dniu 22.X przyjęto program prac L. O. P. P. i budżet Zarządu Głównego, który będzie przedłożony Walnemu Zgromadzeniu.

Zjazd Prezesów wyznaczono na sobotę 13-go listopada. Tegoż dnia wieczorem odbędzie się posiedzenie Gł. Rady Nadzorczej.

Termin Walnego Zgromadzenia ustalono na 27 i 28 listopada z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Wybór prezydjum Ogólnego Zgromadzenia.
3. Sprawozdanie uzupełniające Zarządu Gł. za 1925 rok.
4. Przyjęcie nowego statutu L. O. P. P.
5. Program prac L. O. P. P. na najbliższe 3 lata.
6. Preliminarz Zarządu Gł. na 1927 r.
7. Sprawa połączenia L. O. P. P. z Tow. Obrony Przeciwgazowej.
8. Wybory do Gł. Rady Nadzorczej: 1 członka i 4 zastępców.
9. Wnioski.

Umotywowanie budżetu i umotywowanie kolejności budowy lotnisk opracuje Prezydjum Zarządu Głównego i zostaną one rozesłane w najbliższym czasie Komitetom.

W sprawie Aeroklubu. Na temże posiedzeniu Zarząd przedyskutował sprawę Aeroklubu i postanowił w porozumieniu z szefem Dep. IV M. S. Wojsk. rozpocząć bezzwłocznie kroki w kierunku niezbędnej reorganizacji tej martwej instytucji.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Białystok. Komitet Woj. w dniu 1.X wpłacił sumę zł. 250, jako udział w subsydjum na Instytut Aerodynamiczny na miesiąc październik b. r.

Łódź. Komitet Woj., idąc po linji powziętego planu rozbudowy lotniska przystąpił do realizacji dawno już powziętego projektu, zatwierdzonego przez Walne Zgromadzenie Komitetu w dniu 13.V b. r., i rozpoczął na lotnisku budowę pomieszczeń warsztatowych, garażów, magazynu, mieszkań dla mechanika, szofera i dozorcy oraz ubikacyj, w których znajdą pomieszczenie: stacja meteorologiczna oraz kierownictwo lotniska. Przystąpiono jednocześnie do wzniesienia wieży, w której pomieszczony zostanie rezerwuar z wodą dla zaopatrzenia w nią wspomnianego budynku oraz hangaru.

Komitet nabył przyrządy potrzebne do zainstalowania stacji meteorologicznej, która w niedługim czasie będzie już prawidłowo funkcjonować. Niebawem również zainstalowana zostanie stacja benzynowa systemu Bowser'a.

Po zakupieniu niezbędnych przyrządów, kompletu narzędzi etc., lotnisko łódzkie stanie na wysokości zadania, jakiemu winno służyć.

Wilno. Nowy Zarząd. Dnia 30.IX b. r. dokonano wyboru nowego prezesa Komitetu Woj. Wileńskiego L. O. P. P.

Na stanowisko to jednogłośnie wybrano dotychczasowego II-go wice-prezesa Zarządu, p. Stanisława Białasa, dyrektora Banku Polskiego w Wilnie. Na stanowisko II-go wice-prezesa wybrano ppłk. S. G. Władysława Powierzę, dotychczasowego sekretarza Zarządu. Na stanowisko sekretarza Zarządu — p. Jana Rodziewicza, kooptując go z liczby członków zapasowych Zarządu.

Wobec powyższego obecny skład Wydziału Wykonawczego przedstawia się następująco: 1) prezes — p. dyr. Stan. Białas, 2) I-szy wice-prezes — p. dyr. Stan. Łaguna, 3) II-gi wice-prezes — ppłk. S. G. Wład. Powierza, 4) skarbnik — p. dyr. Br. Wincz, 5) sekretarz — p. Jan Rodziewicz.

Port lotniczy w Porubanku. W związku z tem, że L. O. P. P. wykonuje swoim kosztem remont objektów lotniczych (hangar) Min. Spr. Wojsk. zwolniło Komitet Wileński od opłaty czynszu dzierżawnego. W sprawie czynszu za sam teren lotniska, który stanowi własność Magistratu m. Wilna, Komitet upoważniony został przez Ministerstwo do bezpośredniego pertraktowania z Magistratem.

Przystępując do przeprowadzenia remontu, postanowiono wykonać w roku bieżącym podłogę w hangarze o powierzchni 1850 m² z betonu oraz zabetonować ściany hangaru do wysokości 3 mtr.

Stacja Aerologiczna. W okresie sprawozdawczym dokonano 42 obserwacyj, wykorzystując wszystkie nadające się do tego dnie, to jest dnie bez

opadów atmosferycznych, mgły i niskiego zachmurzenia.

Maksymalna wysokość obserwacji wyniosła 11.550 mtr., 33% obserwacyj wykonano na wysokości przeszło 5.000 mtr.

Maksymalna odległość balonu pilotowego od miejsca obserwacji wyniosła 25 klm.

Kursa Lotnicze. Dnia 29 sierpnia ukończone zostały wykłady na zorganizowanych w kwietniu Kursach Lotniczych, w tymże dniu odbył się egzamin przed Komisją, złożoną z przedstawicieli Komitetu Woj. L. O. P. P., Stow. Techników w Wilnie, 11 myśl. pułku lotn. i 14 eskadry lotniczej. Do egzaminu zgłosiło się 23 słuchaczy, z których wszyscy egzamin zdali, uzyskując stopień pomocnika mechanika lotniczego.

Z „TYGODNIA LOTNICZEGO".

Bielsk Podlaski. W dniu 9.X r. b., jako w przeddzień rozpoczęcia „Tygodnia Lotniczego", odbył się capstrzyk orkiestry gimnazjalnej, a wieczorem zabawa taneczna w Klubie Obwatelskim. 10.X w kościele po Karmelickim (szkolnym) odbyło się nabożeństwo, podczas którego okolicznościowe kazanie wygłosił ks. prefekt Olszewski. Po nabożeństwie dzięki pp. dyrektorowi gimnazjum Bułatowi i inspektorowi szkolnemu Jankowskiemu odbyła się po ulicach miasta manifestacja młodzieży wszystkich szkół na rzecz L. O. P. P. z orkiestrą i transparentami. W dniu tym odbywała się kwesta uliczna i przy stolikach. W dniu 16.X odbyła się uroczysta Akademja, na którą złożyły się: wstępne słowo o lotnictwie, wygłoszone przez p. dyr. Bułata, odczyt o lotnictwie i zadaniach L. O. P. P., wygłoszony przez naczelnika urzędu pocztowo-telegr., p. Zembrzuskiego, oraz koncert Koła Miłośników Muzyki, które zawsze bardzo chętnie bierze udział w imprezach na cele Ligi.

Zarząd Pow. Komitetu L. O. P. P. poczuwa się do miłego obowiązku złożenia serdecznego podziękowania tym wszystkim, którzy swoją bezinteresowną pracą przyczynili się do organizacji „Tygodnia Lotniczego".

Trudno jednakże pominąć milczeniem jeden fakt, który oburzył do żywego całe społeczeństwo. Podczas manifestacji młodzieży szkolnej miała wziąć udział również i orkiestra straży pożarnej, lecz pomimo wydanego przez Zarząd straży zarządzenia, orkiestra „zbuntowała się" i nie uważała za stosowne grać.

Zachodzi pytanie, z jakich to elementów składa się orkiestra straży pożarnej w Bielsku?...

Chełmno. „Tydzień Lotniczy" zorganizowany staraniem prezesów Kół L. O. P. P.: naczelnika Kasy Skarbowej Janiszewskiego oraz prof. Orłowskiego, pod protektoratem starosty d-ra Prądzyńskiego, zakończył 16 b. m. koncert-bal (w sali Hotelu Centralnego), oraz w dniu 17 b. m. zbiórka uliczna.

Z uznaniem podnieść należy chętną współpracę i pomoc w urządzeniu „Tygodnia" władz, dowództwa 66 pp., 8 p. strzelców konnych, komendanta Korpusu Kadetów p. pułk. Trzebuni oraz społeczeństwa.

„Tydzień Lotniczy" przyniósł dochodu około 1000 zł.

ULGI DLA CZŁONKÓW L. O. P. P.

Dyrekcja Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot" wprowadziła na swoich linjach krajowych 20-procentowe ulgi od zasadniczych cen biletów dla stałych członków Ligi.

Za stałych członków uważa się te osoby, które przynajmniej przez ostatnie 6 miesięcy przed dniem wykupna biletu należały do L. O. P. P.

OFIARA NA L. O. P. P.

Pan T. O. z Ciechanowa za niewłaściwe zachowanie się wpłacił jako karę zł. 10.— na L. O. P. P.